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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1908)

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

Autor: Könitzer / Kunz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416737

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 1908.

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

I. Bauwesen.

A. Organisation und Verwaltung.

Die allgemeine Organisation der Bauverwaltung hat im Berichtsjahr keine Änderung erfahren. Die beabsichtigten, in frühern Berichten in Aussicht gestellten Veränderungen sind infolge der Besorgung des Eisenbahn- und des Wasserrechtswesens durch eigene Beamte weniger dringlich geworden. Sie sind auch nicht gut durchführbar, solange das neue Verwaltungsgebäude nicht erstellt werden kann. Dieselben bieten übrigens mehr Schwierigkeit als es den Anschein hat und erfordern eine gründliche, wohlüberlegte Behandlung. Da auch das Vermessungsbureau infolge des eidgenössischen Zivilgesetzes vielleicht eine Modifikation erfahren dürfte, so ist eine Verschiebung der Reorganisation vorläufig angezeigt.

Für eine neue Amtsperiode von 4 Jahren wurden wiedergewählt:

Direktionssekretär Moser, mit Amtsdauer bis 31. März 1912; Bezirksingenieur Steinhauer in Burgdorf, mit Amtsdauer bis 29. Juli 1911; Bezirksingenieur Neuhaus in Thun, mit Amtsdauer bis 31. Dezember 1912; Bezirksingenieur Anderfuhren in Biel, mit Amtsdauer bis 31. Dezember 1912.

Konkordatsgeometer W. Hünerwadel wurde an Stelle des im vorigen Jahre verstorbenen Herrn Th. Mathys zum Adjunkten des Kantonsgeometers gewählt und an seine Stelle Konkordatsgeometer P. Gerber eingestellt. Zwei andere, im Herbst 1907 ausgetretene Angestellte des Vermessungsbureaus, sowie ein solcher des Kantonsbauamtes sind durch neue ersetzt worden. Ferner hat der Vorsteher des Wasserrechtsbureaus einen Angestellten erhalten.

Bezüglich des Oberwegmeisterpersonals sind zwei Änderungen zu verzeichnen. Im Amt Konolfingen wurde der bisherige, verstorbene Oberwegmeister Wälti durch seinen Bruder ersetzt und im Jura an Stelle der seit 4 Jahren bestandenen Teilung des Ingenieurbezirkes VI in 3 Oberwegmeisterbezirke anlässlich der Demission des Oberwegmeisters Girardin in Münster wegen zu starker Belastung wieder die frühere Vierteilung eingeführt, wobei die 2 freien Stellen durch J. Frutiger in Fuet und E. Girardin in Saignelégier besetzt wurden.

Im Wegmeisterpersonal sind einzelne zweckmässig gewordene Verschiebungen in den Bezirkseinteilungen, sowie Versetzungen in obere Klassen und Neuanstellungen für Strassen IV. Klasse vorgenommen worden. Daneben gab es verschiedene Wechsel infolge Todesfall und Demission oder Entlassung. Demissionen erfolgten meist in industriellen, verkehrsreichen und in baulichem Aufschwung begriffenen Ortschaften.

Das Schwellen- und Schleusenpersonal weist keine wesentlichen Änderungen auf.

Der Personalbestand auf Ende 1908 ist folgender: 23 Oberwegmeister, 546 Wegmeister, wovon 461 auf Staatsstrassen und 85 auf Gemeindestrassen IV. Klasse. Von den Wegmeistern stehen 267 in der I., 139 in der II., 52 in der III., 56 in der IV., 28 in der V. und 2 in der VI. Besoldungskasse; 2 sind Akkordwegmeister.

Wie mehr oder weniger in allen Gebieten des öffentlichen Lebens, so macht sich bei der vielseitigen Entwicklung der Technik und des Verkehrs auch für die Bauverwaltung das Bedürfnis eines grössern gegenseitigen Kontaktes geltend, um gemeinsame Fragen zu diskutieren und auf dem Wege der direkten Aussprache zu praktischen, befriedigenden Lösungen zu gelangen. Von diesem Bedürfnis ausgehend hat es die Baudirektion des Kantons Waadt unternommen, die Baudirektionen der benachbarten Kantone zu einer Konferenz über Fragen des Bau-, Eisenbahn-, Wasserrechts- und Vermessungswesens einzuladen. Die Konferenz fand den 6. und 7. Juli 1908 in Lausanne statt. Die waadtländische Baudirektion tat ihr Bestes, um ihren Gästen in den Stand und in die Einrichtungen ihrer Verwaltung und deren Werke Einblick zu gewähren. Ihre Abteilungschefs referierten über alle der Baudirektion unterstellten Verwaltungsgebiete, in denen Vorzügliches geleistet wird, und stellten in zuvorkommender Weise ein wertvolles vollständiges Material von Gesetzen, Vorschriften und Berichten zur Verfügung der Teilnehmer. Angesichts der lehrreichen Verhandlungen wurde beschlossen, diese Konferenzen alljährlich zu wiederholen und jeweilen vor den offiziellen Fahrplankonferenzen für Eisenbahnen und Dampfschiffe, sowie für die Posten über interkantonale Berührungspunkte Vorbesprechungen abzuhalten.

Unter fachmännischer Führung folgten interessante Besichtigungen der bedeutendsten Werke der waadtländischen Baukunst im Gebiete des Hoch-, Strassen- und Eisenbahnbaues. Für die ausgezeichnete Durchführung dieser Konferenz gebührt der waadtländischen Baudirektion der Dank aller Teilnehmer.

Hierseits wäre eine Konferenz aller Kantone vorgezogen worden, man glaubte aber, sich vorläufig auf einen kleinen Kreis beschränken zu sollen, ohne späteren Beschlüssen vorzugreifen.

Eine andere Zusammenkunft grössern Stils war der 8 Tage dauernde internationale Strassenkongress in Paris im September 1908. Die unterzeichnete Direktion beteiligte sich hierbei nicht, verfolgte aber mit regem Interesse die daherigen Verhandlungen und Beschlüsse, soweit ihr dieselben durch Fachzeitschriften, sowie durch die freundliche Vermittlung des eidgenössischen Oberbauinspektors zur Kenntnis gelangten. Es zeigt sich, dass das Strassenwesen mit dem zunehmenden Verkehr und insbesondere der Veränderung der Verkehrsmittel mehr als gemeiniglich angenommen wird, in der Entwicklung begriffen ist, nicht nur der Strassen- und Brückenbau in seinen verschiedenen Konstruktionen, sondern auch speziell der Strassenunterhalt, der den Anforderungen der Neuzeit auch möglichst Rechnung tragen muss. Es würde zu weit führen, näher darauf einzugehen. Im Abschnitt Strassenbau und -unterhalt wird in diesem oder jenem Punkt darauf Bezug genommen werden.

Die übliche gemeinsame Jahreskonferenz mit unsern Beamten musste dies Jahr wegen Verhinderungen unterbleiben.

Im Berichtsjahr erfolgte die vorschriftsgemässe Neuaufnahme des sämtlichen Inventars der Baudirektion auf 1. Juli. Die neue Schatzungssumme, welche noch von der Kantonsbuchhalterei revidiert wird. beträgt Fr. 118,825. 75.

B. Gesetzgebung.

In bezug auf Hochbau-, Strassen- und Wasserbauwesen sind keine neuen kantonalen Erlasse erfolgt. Dagegen machen nun die Gemeinden immer mehr von dem Rechte der Aufstellung eigener spezieller Vorschriften Gebrauch, das ihnen durch das Alignementsgesetz vom 15. Juli 1894 und das Strassenpolizeigesetz vom 10. Juni 1906 verliehen worden ist.

Da es Mühe hat, einzelnen Bestimmungen des Strassenpolizeigesetzes und der zugehörigen Verordnung, so betreffend Bauten an Strassen, Errichtung resp. Erhaltung von Stacheldrahtschranken, Beachtung zu verschaffen, so haben wir einen Auszug der wesentlichsten Vorschriften publiziert. Der Erfolg scheint aber nicht von Bedeutung zu sein; es wird nötig werden, speziell hinsichtlich der erwähnten Stacheldrahtzäune, energisch einzuschreiten, um ungesetzlichen freisprechenden Urteilen der Gerichte zu begegnen.

Das Wasserrechtsgesetz vom 26. Mai 1907 erhielt zwei erste Ausführungserlasse im Dekret vom 21. September 1908 über das Verfahren bei der Konzessionierung von Wasserwerkanlagen und in der Verordnung vom 3. Oktober 1908 betreffend den Bezug der Wasserrechtsgebühren. Im Gesetz vom 26. Mai 1907 sind bekanntlich verschiedene Bestimmungen enthalten, die noch durch Dekrete oder Verordnungen ergänzt werden sollen. Bei der Prüfung, wie hiebei zu verfahren sei, zeigte es sich, dass man am besten die einzelnen durch Dekrete zu ordnenden Materien getrennt und selbständig behandelt in der Weise, dass logisch Zusammengehöriges in *einem* Dekret vereinigt wird; ähnlich verhält es sich mit den Verordnungen. Die beiden erwähnten Erlasse regeln diesbezüglich die dringlichsten Punkte. Weitere werden auf Grund der gemachten Erfahrungen und Studien je nach Bedürfnis vorgelegt werden.

C. Hochbau.

1. Neu- und Umbauten des Staates.

a) Rubrik D 1 des Budgets.

Hochbauten	Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	214	30	45,429	75
2. Bern Oberseminar; Neubau	—	—	18,890	50
3. Rütti Molkereischule; Wiederaufbau der Schweinestallungen	611	70	727	90
4. Rütti Molkereischule; Erweiterung des Hauptgebäudes	—	—	20,697	30
5. Bern botanischer Garten; Erweiterungsbauten	—	—	18,349	60
6. Rütti landwirtschaftliche Schule; Umbau der Abortanlagen	—	—	4,144	85
7. Rütti landwirtschaftliche Schule; neuer Werkzeugschuppen	5	20	692	55
8. Bern Hochschule; Neubau, Ergänzungen	—	—	12,519	45
9. Aarwangen Amtsschreiberei; Umbauten	12	—	3,537	15
10. Bern Obergerichtsgebäude; Neubau	—	—	162,663	40
11. Aarwangen Erziehungsanstalt; neuer Badweiher	—	—	1,004	20
12. Interlaken Schloss; Umbau der Landjägerwohnungen	78	05	5,709	20
13. Bern Militäranstalten; Stallungen, neue Decken	—	—	2,449	40
14. Kirchlindach Pfarrhaus; Wasserversorgung	—	—	2,146	80
15. Roggwil Pfarrhaus; Umbau	—	—	6,042	15
16. Innertkirchen Pfrunddomäne und Landjägerposten; Wasserversorgung	—	—	1,000	—
17. Bern Militäranstalten, Kaserne; neue Schlafräume	—	—	199	40
18. Bern Sternwarte; elektrische Stromzuführung	—	—	892	55
19. Pruntrut Amthaus und Tour du coq; Umbauten	—	—	949	80
20. Münsingen Irrenanstalt; neue Vieh- und Getreidescheune	4,950	—	16,133	—
21. Bern Kaserne; Desinfektionsapparat	—	—	205	—
22. Waldau Irrenanstalt Gewächshaus; Warmwasserheizung	—	—	4,002	65
23. Biel Bezirksgefängnis; elektrische Beleuchtung	—	—	517	05
24. Saignelégier Amthaus; Verbesserungen	—	—	279	70
25. Fraubrunnen Schloss; Wasserversorgung	1,200	—	1,206	25
26. Moretz b. Court Forstgebäude; Herstellungsarbeiten	—	—	7,332	75
27. Bern Militäranstalten; elektrische Beleuchtung	—	—	51,497	30
28. Bern Militäranstalten, Zeughaus; Heizung etc.	—	—	1,000	50
29. Loveresse Erziehungsanstalt; Neueinrichtung	14,020	—	37,863	15
30. Burgdorf Schloss; Verlegung des Richteramtes	775	25	23,830	40
31. Bellelay, Irrenanstalt, Renovation eines Dependenzgebäudes	—	—	3,001	35
32. Bellelay Irrenanstalt; neue Wagenremise etc.	—	—	5,076	55
33. Bern botanischer Garten; neue Hydranten	—	—	1,175	40
34. Büren Amthaus; Bureauerweiterung	—	—	2,401	65
35. Bellelay Irrenanstalt; Vorscherm	—	—	1,650	—
36. Delsberg Amthaus; Umbauten	—	—	775	55
37. Bern Frauenspital; Verbesserungen	—	—	1,169	20
38. Interlaken Schlossdomäne; Kanalisation	—	—	1,548	75
39. Thorberg Strafanstalt; Renovation zweier Wohnungen	—	—	1,595	95
40. Thorberg Strafanstalt; Zellentürenverbesserung	—	—	1,031	15
41. Interlaken Schloss; Waschhausumbau	—	—	1,452	—
42. Hofwil Seminar; Kochherdanlage	—	—	4,322	70
43. Kehrsatz Anstalt; Verbesserungen	—	—	2,263	85
44. Thorberg obere und untere Scheune; Verbesserungen	—	—	773	65
45. Linden-Kurzenberg Pfarrhaus; Erweiterung	—	—	749	35
46. Bern Stiftgebäude Nr. 3; Bureaueinrichtung	—	—	1,060	35
47. Belp Schloss; Bureauerweiterung	—	—	1,793	50
48. Tavannes II. Zeughaus; Neubau	—	—	6,894	75
49. Pruntrut Kantonsschule; Verbesserungen	—	—	19,950	—
50. Bern Kaserne; elektrische Beleuchtung	—	—	87	25
51. Rückvergütung aus dem Irrenfonds	339,268	55	—	—
52. Neuenstadt Amthaus; Verbesserungen	—	—	750	70
Übertrag	361,135	05	511,437	35

Hochbauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	361,135	05	511,437	35
53. Münchenbuchsee Taubstummenanstalt; neues Lehrgebäude . . .	102	40	40,602	95
54. Bern Amthaus; Beitrag an die Platz- und Strassenanlage . . .	—	—	2,800	35
55. Hofwil Seminar; neues Abwarthaus	27	55	7,560	—
56. Pruntrut Lehrerseminar; Umbauten	—	—	3,028	90
57. Münchenbuchsee Taubstummenanstalt; Stützmauer	—	—	1,320	—
58. Courtelary Landjägerposten; Umbau	—	—	142	35
59. Bern ehemalige Kavalleriekaserne; elektrische Beleuchtung . . .	—	—	1,460	30
60. Landorf Anstalt; Badweiher	—	—	1,540	—
61. Burgdorf Salzmagazin; Umbauten	—	—	19,042	75
62. Bürglen Pfarrhaus; Wasserversorgung	—	—	587	25
63. Wynau Pfarrhaus; Wasserversorgung	—	—	467	15
64. Thorberg Anstalt; Badeinrichtung	—	—	2,509	10
65. Hilterfingen Pfarrhaus; Dachänderung	—	—	2,455	—
66. Thorberg Anstalt; Warmwasserheizung	—	—	7,268	20
67. Meiringen Amthaus; Einbau im Dachboden	—	—	697	10
68. Belp ehemalige Besitzung Zimmermann; Verbesserungen . . .	—	—	5,319	20
69. Trubschachen Pfarrhaus; neue Zimmer	—	—	700	—
70. Thun Schloss; armierte Betondecke	—	—	1,000	—
71. Bellelay Anstaltsscheune; Einfahrtsschuppen	—	—	206	80
72. Saignelégier Gemeindekanalisation; Beitrag	—	—	1,100	—
Total	361,265	—	611,244	75
Der Kredit D 1 betrug	250,000	—	—	—
Die Einnahmen	361,265	—	—	—
Die Totalausgaben	. . .	.	611,244	75
Unverwendet blieben	. . .	.	20	25
Total	611,265	—	611,265	—

Die Einnahmen Art. 1, 3, 7, 9, 12, 53 und 55 betreffen Verschiedenes. Art. 20 ist eine Rückzahlung der Fr. 54,874. 80 betragenden Kosten dieses Objektes aus dem Irrenfonds an den Kredit D gemäss Beschluss des Grossen Rates vom 18. Mai 1908. Der Rest von Fr. 49,924. 80 wird 1909 verrechnet. Art. 25 bildet den Beitrag von zwei Mitanteilhabern. Art. 29 ist der Restbeitrag der Armendirektion gemäss Beschluss des Grossen Rates vom 25. Februar 1907. Art. 30 ist eine Rückerstattung der Justizdirektion für Mobiliar im Richteramt nebst Erlös von Abbruchholz. Art. 51 ist die Rückerstattung vom Irrenfonds gemäss Beschluss des Grossen Rates vom 14. September 1908.

b) Rubrik D 2 des Budgets auf Rechnung des Fonds für Erweiterung der Irrenpflege.

	Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
2. Waldau, Irrenanstalt, neue Wachstationen und Umbau des Stöckli			48,893	55
3. " " Badeinrichtung für die Männerabteilung			7,242	50
4. " " Umbau und Erweiterung der Wäscherei etc.			48,120	50
5. " " Gartenanlagen			859	35
6. " " Kanalisationsprojekt			3,000	—
7. " " Umbau der Küchendecke			8,486	30
8. " " neue Veranda beim Althaus etc.			5,152	85
9. " " neuer Wäscheaufzug			1,418	55
10. " " neue Schlafkammern im Dachstock des Hauptgebäudes			4,392	65
11. Bellelay, " bauliche Verbesserungen und Neueinrichtungen			2,572	—
Summa	130,138	25	130,138	25

Zum Verständnis der in beiden Zusammenstellungen vorkommenden Rechnungsposten für Irrenanstalten ist folgendes zu sagen: Bekanntlich besteht für die Erweiterung der Irrenpflege ein besonderer Fonds, welcher durch eine Spezialsteuer auf eine bestimmte Zeitdauer geäufnet wird. Bei der Kreditbewilligung für die daherigen Neu- und Umbauten ist nun nicht immer konsequent verfahren worden. Das eine Mal erfolgte die Kreditbewilligung auf Rechnung des Irrenfonds, das andere Mal zu Lasten von Kredit D. Auf den Irrenfonds wurden zumeist diejenigen Bauten verrechnet, welche direkt eine Vermehrung der Bettenzahl, resp. eine Vergrösserung der Aufnahmefähigkeit der Anstalten für Kranke zum Zwecke hatten. Auf Kredit D 1 erfolgte die Verrechnung der übrigen Bauten. Für diese Unterscheidung war es oft schwer, die richtige Grenze zu ziehen; es war praktisch kaum möglich. Durch die Schaffung des Fonds für die Erweiterung der Irrenpflege wollte man für diesen Zweig der Staatsbauten in besonderer Weise die notwendigen finanziellen Mittel beschaffen und die sonst ungebührlich belastete Rubrik D 1 zugunsten anderer Bauten entlasten. Die gemachte Unterscheidung innerhalb den Irrenanstaltsbauten selbst hatte also eigentlich keine Berechtigung. Wir machten daher eine Zusammenstellung derjenigen Ausgaben, welche bisher auf Rubrik D 1 verrechnet wurden, aber richtigerweise aus dem Irrenfonds bestritten werden sollen.

Es ergaben sich für die Waldau	Fr.	210,941. 70
für Münsingen	„	73,500. 85
für Bellelay	„	54,826. —
Total	Fr.	339,268. 55

solcher Ausgaben.

Durch Beschluss des Grossen Rates vom 14. September 1908 wurde die Übertragung dieser Summe aus Rubrik D 1 auf Irrenfonds genehmigt und dadurch ermöglicht, andere dringliche Bauten, die sonst hätten verschoben werden müssen, auszuführen. Im gleichen Sinne hatte der Grosse Rat schon am 18. März 1908 anlässlich der Erkennung des nötig gewordenen Nachkredites für den Neubau der Anstaltsscheune in Münsingen im Kostenbetrag von Fr. 54,874. 80 entschieden. Von diesen Summen ist pro 1908 ein Betrag von zusammen Fr. 344,218. 55 verwendet worden, der Rest wird 1909 aufgebraucht. Die in vorstehender Zusammenstellung *a* vorkommenden Irrenanstaltsbauten sind noch vor den genannten Grossratsbeschlüssen bewilligt worden. Dank der vollzogenen Übertragung konnten pro 1908 für Neu- und Umbauten von Staatsgebäuden, exklusive Irrenanstalten, Fr. 611,244. 75 verausgabt werden, ohne die bis letztes Jahr bestandene Vorschussrechnung wieder eröffnen zu müssen. Der bauliche *Unterhalt* der Irrenanstaltsgebäude wird aus Budgetrubrik *C* 1 und 5 bestritten.

Der Budgetkredit D für Neu- und Umbauten von Staatsgebäuden ohne die Irrenanstalten bleibt auf 31. Dezember 1908 für bereits bewilligte und in der Ausführung begriffene, aber nicht bezahlte Bauten noch belastet mit Fr. 266,490. 70, der Irrenfonds mit Fr. 26,948.

Bezüglich der wichtigern Bauobjekte wird folgendes nähere bemerkt:

Zu Tabelle a.

ad 2. *Bern Oberseminar mit Turnhalle.* Bewilligte Kredite und Einnahmen Fr. 310,831. 80; Ausführungskosten Fr. 310,827. 30.

ad 3. *Rütti Molkereischule, Schweineställe.* Bewilligte Kredite und Einnahmen Fr. 7,681. 70; Gesamtkosten Fr. 7,602. 15.

ad 4. *Rütti Molkereischule, Hauptgebäude.* In das Berichtsjahr fällt der innere Ausbau und die Gesamtvollendung des Baues. Der bewilligte Kredit betrug Fr. 48,000; die Gesamtkosten belaufen sich auf Fr. 47,909.

ad 5. *Bern botanischer Garten.* Betrifft noch Restanzzahlungen. Die bewilligten Kredite und Einnahmen betrugen Fr. 215,955. 55; die Gesamtausgaben Fr. 215,951. 70.

ad 6. *Rütti landwirtschaftliche Schule, Aborte.* Bewilligter Kredit und Beitrag der Anstalt Fr. 9,700; Gesamtausgaben Fr. 9,707. 65.

ad 7. *Bern Hochschule.* Die im Berichtsjahr gemachten Ausgaben betreffen Ausbauten im Dachfach, die Erstellung von Fahnenstangen auf den Dachkuppeln und Archiveinrichtung im Souterrain; letztere Arbeit wird im Frühjahr 1909 vollendet. Die bis Ende 1909 ausgegebene Bausumme für die neue Hochschule beziffert sich auf Fr. 1,196,533. 15. Der bewilligte Kredit, der Erlös der alten Hochschule, der Beitrag der Gemeinde Bern und die Einnahmen betrugen zusammen Fr. 1,200,393. 55.

ad 10. *Bern Obergerichtsgebäude.* Bewilligter Hauptkredit Fr. 315,000; bewilligter Kredit für den Einbau der Bureaux für den Mass- und Gewichtsinspektor Fr. 9,800. Total Fr. 324,800.

Im Berichtsjahre sind bereits alle innern Ausbauarbeiten vollendet worden. Für 1909 verbleibt in der Hauptsache noch die Möblierung. Der Bezug durch das Obergericht wird im April stattfinden können.

ad 12. *Interlaken Schloss, Landjägerwohnungen.* Bewilligter Kredit und Einnahmen Fr. 7578. 05. Wirkliche Kosten bis jetzt Fr. 7333. 75. Ausstehend ist noch die Erstellung eines Kamins.

ad 15. *Roggwil Pfarrhaus, Umbauten.* Bewilligte Kredite und Einnahmen Fr. 14,000. Ausführungskosten Fr. 14,051. 90.

ad 27. *Bern Militäranstalten, elektrische Beleuchtung.* Bewilligter Kredit Fr. 56,000. Vollendet sind die Einrichtungen in der Kaserne, in den Stallungen und Zeughäusern, soweit sie projektiert waren. Es fehlt noch die Motoranlage im Zeughaus. Kosten bis Ende des Jahres Fr. 51,497. 30.

ad 29. *Loveresse Erziehungsanstalt.* Bewilligte Kredite und Einnahmen Fr. 64,666. 45. Gesamtkosten Fr. 64,646. 05. Es handelte sich um die Einrichtung bestehender, früher andern Zwecken dienender Gebäude, wofür sichere Kostenvorausberechnungen schwierig waren. Die Anstalt wurde im Frühjahr bezogen.

ad 30. *Burgdorf Schloss, Verlegung des Richteramtes.* Bewilligter Kredit und Einnahmen Fr. 23,775. 25. Gesamtausgaben Fr. 23,830. 40.

ad 48. *Tavannes II. Zeughaus, Neubau.* Bewilligter Kredit Fr. 63,000. Ausführungskosten Franken 61,932. 35. Nachträglich sind dann noch Garderoben für die Zeughausarbeiter und die elektrische Beleuchtung verlangt worden. Diese Arbeiten sind auf Fr. 1067. 65 veranschlagt und werden auf Rechnung der Ersparnis auf den Hauptarbeiten ausgeführt.

ad 49. *Pruntrut Kantonsschule, Verbesserungen.* Bewilligter Kredit auf X D Fr. 26,762. Bewilligter Kredit auf C 1 Fr. 8238; Total Fr. 35,000. Die Schulbehörden hatten zwar schon lange umfangreichere Arbeiten verlangt (Devis Fr. 100,000), man beschränkte sich aber aus finanziellen Gründen, sowie im Hinblick auf das nicht ganz abgeklärte Eigentums- und Pflichtigkeitsverhältnis zwischen Staat und Gemeinde auf das Dringlichste, was dann auch in der Hauptsache vor der 50jährigen Jubiläumsfeier der Anstalt ausgeführt wurde.

ad 53. *Münchenbuchsee Taubstummenanstalt, neues Lehrgebäude und Umbau des bestehenden.* Bewilligter Kredit Fr. 200,000. Die Taubstummenanstalt wurde 1890 von Frienisberg in das frühere Lehrerseminargebäude in Münchenbuchsee verlegt. Dasselbe stammt aus dem 12. Jahrhundert. Es wurde 1180 als Johanniter-Spital erbaut und ging dann im Jahr 1528 an den Staat Bern über. Von 1832 bis Mitte der 80er Jahre diente es zur Aufnahme des staatlichen Lehrerseminars, welches dann nach Hofwil umzog. Zur Aufnahme der Taubstummenanstalt wurden damals Verbesserungen und Umbauten für 60 Zöglinge ausgeführt. Im Jahre 1908 betrug aber die Zahl der Zöglinge 89; es bestund also eine gesundheitswidrige Überfüllung. Die Bedürfnisse gehen jedoch bis auf 100 und mehr Aufnahmsbedürftige. Nebstdem bedarf es rationellerer Einrichtungen, als sie die alten Gebäude darboten, ohne dabei die Schranken des Notwendigen und Angemessenen zu überschreiten. In diesem Sinn werden nun die richtigen Bauten und Einrichtungen zur Aufnahme von 100 taubstummen Knaben geschaffen. Die Arbeiten wurden im August in Angriff genommen, und im Dezember ist der Neubau unter Dach gebracht worden. Die übrigen Bauten fallen in das nächste Jahr. Die Kosten können aus der durch die Übertragung von Rubrik D 1 auf Irrenfonds freigewordenen Summe bestritten werden.

ad 55. *Hofwil Lehrerseminar, neues Abwarthaus.* Bewilligter Kredit Fr. 35,000. Das alte sogenannte Buchbinderhaus wurde im Herbst abgebrochen und dann mit dem Neubau begonnen. Letzterer konnte bis Ende des Jahres unter Dach gebracht werden.

ad 61. *Burgdorf Salzmagazin, Umbauten.* Bewilligter Kredit 34,000. Der Kanton ist gegenüber dem Bund durch Separatvertrag die Verpflichtung eingegangen, in seinen Salzfaktoreien stets einen gewissen Salzvorrat zu halten. Um dieser Verpflichtung nachzukommen, wird zunächst das Souterrain im Magazin Burgdorf ausgebaut, um als Salzlager zu dienen. Die Bauten sind bis an den elektrischen Aufzugsmotor in der Hauptsache fertig geworden.

Zu Tabelle b.

ad 2. *Waldau, Wachstationen und Umbau des Stöckli.* Bewilligter Kredit Fr. 94,000. Sämtliche Arbeiten sind ausgeführt, die Abrechnung erfolgt nächstes Jahr.

ad 4. *Waldau Irrenanstalt, Umbau und Erweiterung der Wäscherei.* Bewilligter Kredit Fr. 70,000. Sämtliche Arbeiten sind fertig, die Abrechnung erfolgt nächstes Jahr.

Gleich verhält es sich mit den Arbeiten ad 3, 7, 8 und 9.

Die Arbeiten ad 10 in Bellelay sind noch nicht fertig und erfolgt die Abrechnung im Sommer 1909.

2. Neue Projektstudien wurden gemacht für:

1. Ein *kantonales Verwaltungsgebäude,* anschliessend an die *Westseite des Stiftgebäudes in Bern.* (Vorprojekt und definitives Projekt.)
2. Eine *Zwangserziehungsanstalt in Müntschemier* behufs Verlegung derjenigen von Trachselwald.
3. Die *Erweiterung der Gefängniskaserne der Strafanstalt Witzwil.*
4. Den *Um- und Aufbau des Amthauses in Frutigen*
5. Eine *Einfahrt zur Schlossscheune in Köniz.*
6. Die *Einrichtung einer Amtswohnung im Schlossgebäude zu Schlosswil.*
7. Ein *Amthaus mit Bankfiliale in Langenthal.*
8. Ein *Amthaus in Laufen.*
9. Eine *neue Scheune* und den *Umbau des sogenannten Schützenhauses* für die *Erziehungsanstalt Erlach.*
10. *Waldau Irrenanstalt:*
    a. die *Verlegung des Festsaales vom Hauptgebäude* über die Anstaltsküche in der ehemaligen *Lingerie;*
    b. die *Heizungsanlage im Hauptgebäude;*
    c. die *elektrische Lichtanlage in allen Gebäuden,*
    d. eine *neue Schweinescheuer beim Mööslihaus.*
11. Den *Umbau des alten Postgebäudes an der Kramgasse in Bern* in eine Landjägerkaserne.
12. Ein *Arbeiterwohnhaus für die Strafanstalt Witzwil.* (Von der Anstalt bereits erstellt).
13. Eine *neue Scheuer in Witzwil* an Stelle der abgebrannten. (Von der Anstalt bereits erstellt.
14. Ein *neues Dach über dem Treppenaufgang beim Rathaus in Bern.*
15. Den *Umbau des Salzmagazins in Burgdorf.*
16. Den *Umbau des Rathauses in Bern.*

Bei Anlass eines Augenscheins in der Strafanstalt St. Johannsen ist der Staatswirtschaftskommission aufgefallen, dass in der nämlichen Anstalt, allerdings in getrennten Räumlichkeiten, administrativ zu Arbeitshaus verurteilte Männer und gerichtlich zu Zuchthaus oder Korrektionshaus verurteilte Weiber untergebracht werden. Diese Art der Unterbringung bezeichnete die Kommission als durchaus unzweckmässig. Sie könne ihren Grund lediglich im Mangel an Anstalten haben. Es sollte einerseits eine Trennung der Geschlechter und anderseits eine Trennung der auf administrativem Wege Verurteilten und der gerichtlich Verurteilten durchgeführt werden. Wenn der Zweck der Unterbringung in einer solchen An-

stalt, nämlich die Besserung und die Gewöhnung an ernsthafte Arbeit, nicht illusorisch gemacht werden solle, so müsse im ferneren darauf Bedacht genommen werden, dass erstmals verurteilte Personen nicht mit Rückfälligen sich in den nämlichen Räumen aufhalten können. Die Staatswirtschaftskommission sprach in ihren Anträgen zum Staatsverwaltungsbericht pro 1907 die Erwartung aus, dass die nötigen Massnahmen zur Hebung dieser Übelstände baldigst getroffen werden.

Diese Frage ist im Regierungsrat schon im Jahr 1900 behandelt worden, und in seinem Auftrag legte die Baudirektion 1901 ein Projekt für die Erweiterung der Weiberabteilung der Strafanstalt St. Johannsen durch einen neuen Anbau für 40 Einzelzellen, sowie für den Umbau der bestehenden Räume vor. Der Voranschlag bezifferte sich auf Fr. 80,000.

Diese hohe Kostensumme, verbunden mit der Erwägung, ob die Weiberabteilung vielleicht besser auf das Witzwilmoos verlegt werden sollte, sowie Rücksichten auf die gespannten Kreditverhältnisse haben bewirkt, dass die Lösung dieser Frage bisher nicht zustande kam. (Vergl. auch Tagblatt des Grossen Rates von 1908 Seite 379.)

Übrigens drängt die Polizeidirektion mehr auf die Verlegung der Zwangserziehungsanstalt Trachselwald nach Müntschemier. Auch hierfür sind im Verein mit Herrn Verwalter Kellerhals in Witzwil bereits umfangreiche Vorarbeiten vorgenommen worden. Angesichts anderer dringender Arbeiten in Witzwil etc. ist aber ihre Verwirklichung bis auf weiteres hinausgestellt worden, zumal die Mitwirkung des Herrn Kellerhals, welcher zurzeit sonst stark engagiert ist, erforderlich sein wird.

3. Unterhalt der Staatsgebäude.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	165,000	—	750	60	165,755	75
2. Pfarrgebäude	65,000	—	781	50	65,816	10
3. Kirchengebäude	7,000	—	—	—	6,198	50
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	245	10
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	323	45	24,945	85
6. Pfrundloskäufe	—	—	—	—	2,150	—
	263,000	—	1,855	55	265,111	30
Die Totalausgaben betragen					265,111	30
Die Totaleinnahmen					1,855	55
				Reinausgaben	263,255	75
Die Budgetkredite betrugen					263,000	—
				Mehrausgaben	255	75
In den Ausgaben Art. 3 sind enthalten:						
a. die *Loskaufsumme* für das *Kirchenchor Walperswil*					1,000	—
b. die *Renovationskosten*						
für das Kirchenchor Walperswil					1,500	—
„ „ „ Lauperswil					2,829	50
c. Kleinere Reparaturen und Dachunterhalt					869	—
				Total	6,198	50

Für Art. 6, Pfrundloskäufe, war im Voranschlag pro 1908 kein Kredit vorgesehen.

Die am stärksten in Anspruch genommene Rubrik ist Nr. 2, Pfarrgebäude. Es mussten eine Anzahl von Begehren unberücksichtigt gelassen werden, darunter solche von grösserer finanzieller Tragweite, so Gsteig, Oberbalm und Kallnach, dann Guttannen, Diemtigen, Bätterkinden, Zimmerwald etc., welche auch im nächsten Jahr nicht alle bedacht werden können, weil der Kredit neben den unumgänglichen Reparaturen an den Dachungen, Brunnen, Zäunen etc. nur weniggrössere Ausgaben, wie sie gerade bei Besteherwechsel gemacht werden sollten, verträgt.

Im übrigen werden wir den betretenen Weg bezüglich Unterhalt aller Staatsgebäude weiter verfolgen. Wir werden darauf dringen, statt alle Jahre nur die dringendsten Reparaturen vorzunehmen, alles mit einem Male in einen anständigen Zustand zu bringen. Es hat dieses Verfahren allerdings im Gefolge, dass eine gründliche Remedur auf mehrere Jahre verteilt werden muss und infolgedessen viele Bewohner unserer Staatsgebäude etwas länger warten müssen, als ihnen lieb ist.

Ausser der Besorgung des Baues und des Unterhaltes der Staatsgebäude hat die Baudirektion zuhanden der Direktion des Unterrichtswesens, des Armen-

wesens 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 1908 folgenden Vorlagen von Gemeinden die Genehmigung:

Köniz, Alignementsplan für die Bezirke Köniz, Liebefeld und Wabern;
Bern, neue Bauordnung und Gebührentarif;
Thun, Alignements- und Parzellierungsplan für die Schönaumatte im Mittlern Strassenquartier;
Delsberg, neues Baureglement;
Matten bei Interlaken, Alignementsplan für die neue Schulhausstrasse;
Münsingen, Alignementsplan für die Sägegasse und den Dorfmattweg;
Adelboden, Alignementsplan für die Dorfgassen;
Tramelan-Dessus, Elektrizitätsreglement;
Tramelan-Dessous, „ „
Sumiswald-Grünen und Wasen, Alignementspläne;
Thun, Alignementsplan für das Aare- und Seefeld, Abänderung;
Brügg, Alignementsplan und Bauordnung;
Biel, Alignementsplan-Abänderung an der äussern Seevorstadtstrasse;
Langenthal, Alignementsplan für die Mittel-, Matten- und Blumenstrassen;
Steffisburg, Alignementsplan für das Schwäbisquartier;
Reconvilier, Baureglement;
Thun, Parzellierungs- und Baufluchtplan für 2 neue Verbindungsstrassen zwischen der Mittlern- und Kasernen- bezw. Rütlistrasse;
Grossaffoltern, Elektrizitätsreglement;
Burgdorf, Alignementsplan für das Feldeggquartier;
Tramelan-Dessus, Wasser- und Kanalisationsreglement;
Bern, Strassen- und Alignementsplan für das Spitalackergebiet und Rabbenthal.

Nebstdem sind viele aus öffentlich-rechtlichen Gründen beanstandete Baugesuche und Rekurse aus Stadt und Land gemäss §§ 11 und ff. des Baudekretes vom 13. März 1900 oder Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes vom 10. Juni 1906 und der zugehörigen Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1907 behandelt worden. Es betrifft meistens ziemlich schwierige Fälle, welche gründliche Prüfung, oftmals Augenscheine und viel Arbeit erfordern. 32 Rekursgeschäfte mussten vom Regierungsrat entschieden werden.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Art.	Strassen	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
1.	Lugnez-Beurnevésin, III. Klasse; Neubau	—	—	13,620	—
2.	Suberg-Wiler-Seedorf, IV. Klasse; Neubau	—	—	1,876	25
3.	Emmebrücke zu Kirchberg, II. Klasse; Neubau	16,557	50	29,767	65
4.	Sigriswil-Wiler, IV. Klasse; Hausenbachbrücke, Neubau	—	—	6,565	—
5.	Sorbach-Pfaffenmoos bei Eggiwil, IV. Klasse; Neubau	—	—	2,919	75
6.	Trub-Fankhausgraben, IV. Klasse; Korrektion	—	—	1,737	85
7.	Lochbach-Busswil bei Burgdorf, IV. Klasse; Korrektion	—	—	3,045	—
8.	Schüpbach-Eggiwil, III. Klasse; Korrektion	—	—	9,572	40
9.	Riedtwil-Loch, IV. Klasse; Korrektion	—	—	9,516	35
10.	Langenthal-Aarwangen; Hauszurücksetzung	—	—	3,500	—
11.	Wabern-Kehrsatz; Korrektion	—	—	16,011	25
12.	Köniz-Niedermuhlern, III. und IV. Sektion, IV. Klasse; Korrektion	—	—	10,517	40
13.	Rüeggisberg-Hasli, IV. Klasse; Neubau	—	—	19,500	—
14.	Rüeggisberg-Fultigen, IV. Klasse; Entwässerung	—	—	2,287	—
15.	Wyleroltigen-Jerisberg, IV. Klasse; Neubau	—	—	3,427	80
16.	Thalgut-Kirchdorf, IV. Klasse; Korrektion	—	—	12,021	—
17.	Laupen-Bösigen, Sensebrücke; Neubau	—	—	5,730	70
18.	Nidau-Safnern; Korrektion zu Madretsch	—	—	807	50
19.	Tavannes-Moutier; Hauszurücksetzung	—	—	800	—
20.	Birsbrücke „au Bois du Treuil" zu Soyhières, IV. Klasse; Neubau	—	—	2,500	—
21.	Münster-Courrendlin; Kanalisation zu Courrendlin	—	—	1,000	—
22.	Münster-Pichoux; Korrektion zu Souboz	—	—	14,136	—
23.	Montenol, Verbindungsstrassen IV. Klasse; Korrektion	—	—	1,280	—
	Übertrag	16,557	50	172,138	90

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	16,557	50	172,138	90
24. Herbligen-Brenzikofen; Neubau	—	—	3,893	—
25. Diemtigtalstrasse IV. Klasse, Filderichbrücke; Neubau	—	—	3,481	15
26. Undervelier; Kanalisation	—	—	2,500	—
27. Kalkstetten-Guggersbach-Strasse und Sensebrücke; Neubau	—	—	15,231	45
28. Ringoldingen-Seewelen, IV. Klasse; Neubau	—	—	274	60
29. Lauterbrunnen-Isenfluh, IV. Klasse; Neubau	—	—	871	70
30. Frutigen-Adelboden; Erweiterung	2,000	—	11,817	35
31. Biglen-Enetbach, IV. Klasse; Neubau	43	90	7,229	40
32. Hasleberg-Strasse IV. Klasse (Brünig-Hohfluh); Neubau	—	—	8,246	15
33. Hasleberg-Strasse IV. Klasse (Goldern-Reuti); Neubau	—	—	15,560	80
34. Grosse Scheidegg-Strasse IV. Klasse (Grindelscherm-Rosenlaui); Neubau	—	—	21,150	40
35. Schwanden bei Brienz, Strassen IV. Klasse; Korrektion	—	—	9,711	45
36. Lauterbrunnen-Stechelberg, IV. Klasse; Korrektion	—	—	123	—
37. Merligen-Unterseen; Brückenumbauten	—	—	8,667	—
38. Porrentruy-Damvant; Kanalisation zu Damvant	—	—	2,100	—
39. Kiental-Spiggengrund, IV. Klasse; Neubau	—	—	7,470	40
40. Hasleberg-Strasse IV. Klasse (Hohfluh-Goldern); Neubau	—	—	2,252	50
41. Brienzwiler, Hirsibrücke; Neubau	—	—	2,025	—
42. Rubigen-Beitiwil, III. Klasse; Korrektion	—	—	15,000	—
43. Worb-Höchstetten; Korrektion zu Richigen	—	—	3,924	85
44. Steffisburg-Schwarzenegg; Korrektion im Emberg	—	—	1,457	05
45. Niederbipp-Wolfisberg, IV. Klasse; Neubau	—	—	2,492	10
46. Burgdorf-Oberburg, Trottoir-Schalen- und Entwässerungsanlagen	—	—	1,500	—
47. Aarwangen-Niederbipp; Korrektion	—	—	20,013	95
48. Grünenmatt, Grünebrücke; Neubau	—	—	3,583	20
49. Hasle-Kalchofen, IV. Klasse; Korrektion	—	—	5,349	80
50. Frittenbach-Strasse IV. Klasse; Korrektion	—	—	2,175	—
51. Sumiswald-Schonegg, IV. Klasse; Neubau	—	—	9,000	—
52. Schönbühl-Kirchberg, Trottoir-Schalen- und Entwässerungsanlagen	—	—	3,500	—
53. Oschwand-Oberhofweid, IV. Klasse; Neubau	—	—	4,528	95
54. Aarwangen-Bannwil; Korrektion	—	—	1,800	—
55. Zollikofen-Fraubrunnen; Trottoiranlage Schönbühl-Urtenen	—	—	4,000	—
56. Wabern, Dorfstrasse IV. Klasse; Korrektion	—	—	2,750	—
57. Gurnigel-Strasse IV. Klasse; Korrektion	—	—	3,475	—
58. Schwarzwasser-Schwarzenburg; Erweiterung in Schwarzenburg	—	—	9,700	—
59. Schüpfen-Ziegelried, IV. Klasse; Neubau	—	—	4,000	—
60. Bern-Köniz, IV. Klasse; Korrektion und Trottoiranlage	—	—	10,000	—
61. Schwarzenburg-Riffenmatt, IV. Klasse; Neubau	—	—	18,241	65
62. Reservevortrag von 1907	200,000	—	—	—
63. Ortschwaben-Aarberg, Korrektion; Projekt	—	—	387	25
64. Frutigen-Kandersteg; Erweiterung	—	—	5,105	—
65. Reutigen-Oberstocken; Hauszurücksetzung	—	—	500	—
66. Rawilpass; Korrektion Fallweid-Iffigenalp	—	—	3,500	—
67. Saanen-Vanel; Kanalisation zu Saanen	—	—	27	50
68. Trub-Brandöschgraben, IV. Klasse; Neubau	—	—	3	90
69. Neuhaus-Zihlbrück; Entwässerung	—	—	29	—
70. Thun-Ried-Hünibach, IV. Klasse; Neubau	—	—	10,000	—
71. Neuer Aareübergang Bern-Aarberg	—	—	42	50
72. Saanen-Gstaad; Kanalisation zu Gstaad	—	—	216	70
73. Madretsch-Brügg; Kanalisation	—	—	600	—
74. Hindelbank-Jegenstorf, IV. Klasse; Korrektion	—	—	63	—
75. Burgdorf-Kirchberg; Verbreiterung	—	—	297	45
Total	218,601	40	442,008	10

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Die Kredite betrugen:				
1. Neue Strassen- und Brückenbauten	.	.	220,000	—
2. Brückenuntersuchungen	.	.	5,000	—
Total	.	.	225,000	—
Die Einnahmen Art. 3, 30 und 31	18,601	40	—	—
Art. 62, Reservevortrag von 1907	200,000	—	—	—
			218,601	40
Total	.	.	443,601	40
Die Ausgaben betrugen:				
Für Art. 1	442,008	10	—	—
„ „ 2	1,591	75	—	—
			443,599	85
Minderausgaben	.	.	1	55

Über Art. 62 haben wir uns im letztjährigen Verwaltungsbericht ausführlich ausgesprochen. Dieser Reserve-Vortrag erfolgte auf Beschluss des Regierungsrates vom 28. März 1908 aus dem Einnahmenüberschuss der Staatsrechnung von 1907. Damit konnte für viele bereits ausgeführte, aber noch unbezahlte Objekte Zahlung geleistet werden, während sie sonst noch ein Jahr hätten warten müssen. Für die Ersparnis von Fr. 3408. 25 auf Rubrik F 2, Brückenuntersuchungen, wurde mit Genehmigung des Regierungsrates ebensoviel für Ausgaben auf Rubrik F 1 verwendet. Die von Ingenieur Dr. E. Probst in Bern besorgten Brückenuntersuchungen wurden 1908 im ersten Ingenieurbezirk ausgeführt und im vierten Bezirk angefangen. Sie sollen 1909 in letzterem Bezirk fortgesetzt und auch im dritten durchgeführt werden, womit dann die Hauptsache besorgt sein wird. Das von Herrn Probst gelieferte Material ist für den Brückenunterhalt sehr wertvoll, indem von vielen Brücken richtige Ausführungspläne fehlen. Sie bringen Gewissheit über den Zustand und die Tragfähigkeit der untersuchten Objekte und ermöglichen es der Behörde, die richtigen Dispositionen für die Sicherheit des Verkehrs zu treffen.

Im einzelnen ist über die im Jahr 1908 ausgeführten wichtigern Strassenbauten folgendes zu sagen:

Das Strässchen von Meiringen über die Grosse Scheidegg bis zum Kurhaus Schwarzwald bei der Amtsgrenze Oberhasle-Interlaken, sowie die Haslebergstrasse Brünig-Reuti mit Abzweigung nach Wasserwendi und die neuen Strassen in der Gemeinde Schwanden sind vollendet. Auf den Frutigen-Adelboden- und Kandersteg-Strassen wurden die vorgesehenen Erweiterungen und Verbesserungen ausgeführt. Das bereits fertige Strässchen Lauterbrunnen-Wengen wurde subventioniert. Für die Korrektion der untern Sektion der Saxetenstrasse ist ein Staatsbeitrag bewilligt, aber mit dem Bau noch nicht begonnen worden. Die Weganlage über den Grünenberg soll als Alpverbesserung behandelt werden.

Die Rubigen-Beitewil-Strasse wurde fertigerstellt und auf 1. Januar 1909 vom Staat zum Unterhalt übernommen. Der Saumweg über den Rawil ist von Pöschenried aufwärts bis Iffigenalp in einen Fahrweg umgebaut worden. In Saanen, Spiez, Wimmis und Steffisburg wurden Kanalisationen ausgeführt.

Im Emmenthal wurden das Sorbach-Pfaffenmoos-Strässchen, dessen schwieriger Bau als gelungen bezeichnet werden kann, ferner die Zufahrtstrasse zwischen Bahnhof und Dorf Sumiswald, die Strasse durch den Brandöschgraben ausgeführt. Nahezu fertig ist die Rüegsbach-Sumiswald-Strasse.

Im Mittelland wurde ausgeführt der Bau einer neuen Brücke in armiertem Beton über die Sense in Laupen an Stelle der bisherigen Holzbrücke, ferner die schon 1897 anhängig gemachte Korrektion in Lohnstorf, sowie die zweitletzte Teilstrecke des Strassenzuges Köniz-Niedermuhlern, die III. und teilweise die IV. Sektion der Schwarzenburg-Riffenmatt-Strasse, die letzte Teilstrecke der Hindelbank-Jegenstorf-Strasse und die Schüpfen-Ziegelried-Strasse.

Im Seeland sind Kanalisationen in Aarberg, St. Immer, Brügg und Gals ausgeführt worden, sowie Korrektionen in Tschugg und Leuzigen an Strassen IV. Klasse.

Aus dem Jura sind zu erwähnen Kanalisationen in Undervelier, Damvant und Courrendlin, Korrektionen bezw. Neubauten zu Souboz, Lugnez-Beurnevésin, Montenol, Montfaucon, Dittingen und Tavannes.

Wo der Kredit nicht hinreichte, musste die Auszahlung der Staatsbeiträge für die Gemeindestrassen auf Anfang 1909 verschoben werden.

Es liegen immer noch Strassen- und Brückenbauprojekte im Voranschlag von rund Fr. 10,000,000 vor, worunter die Sustenstrasse, die linksufrige Brienzerseestrasse und die Aareüberbrückungen Bern-Aarberg und Muri-Belp nebst Anfahrten mit grossen Summen figurieren, für deren Ausführung Extrakredite notwendig sein werden.

2. Unterhalt.

Art.	Kredit Fr.	Kredit Rp.	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	493,430	—	118	—	493,404	40
2. Strassenunterhalt	460,000	—	19,022	60	478,979	15
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	80,000	—	3,793	03	112,760	20
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	112	34	3,510	15
5. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	—	—	2,057	50	—	—
6. Biel Staatsstrassen, Abtretung an die Gemeinde	—	—	—	—	50,000	—
Total	1,038,430	—	25,103	47	1,138,653	90
Die Totalausgaben betragen					1,138,653	90
Die Einnahmen					25,103	47
Reinausgaben					1,113,550	43
Die Kredite betrugen					1,038,430	—
Mehrausgaben					75,120	43
Diese verteilen sich auf:						
Art. 3. Wasserschaden und Schwellenbauten					28,967	17
„ 6. Biel Staatsstrassen, Abtretung					50,000	—
Hiervon kommen in Abzug:					78,967	17
Die Ersparnis auf Art. 1			Fr. 143. 60			
„ „ „ „ 2			„ 43. 45			
„ „ „ „ 4			„ 1,602. 19			
„ Einnahmen Art. 5			„ 2,057. 50			
					3,846	74
Reine Mehrausgaben wie oben					75,120	43

Die Ausgabe von Fr. 50,000, Art. 6, ist die zweite Amortisationsrate auf dem Vorschusskonto D 4 *i*, Seite 221 hiernach, für die der Gemeinde Biel zum künftigen Unterhalt abgetretenen Staatsstrassen, wofür der Grosse Rat am 18. Febr. 1907 Fr. 250,000 bewilligt hat. Zu amortisieren bleiben noch Fr. 150,000. Die Kreditüberschreitung Art. 3 erfolgte gestützt auf den Regierungsratsbeschluss vom 2. Dezember 1908 und die Amortisation Art. 6 auf denjenigen vom 15. März 1909.

Bezüglich Wasserschaden an Strassen und Brücken ist das Berichtsjahr zu den Durchschnittsjahren zu zählen. Die durchschnittlichen Ausgaben in den letzten 12 Jahren 1896—1907 betrugen auf dieser Rubrik Fr. 113,860. Die grössten Schädigungen entstunden im Sommer und Herbst 1908 im Oberland, in Schwarzenburg und im Emmental. Verrechnet werden auf dieser Rubrik alle Ausgaben für Herstellungsarbeiten an Strassen und Brücken, welche durch grössere Niederschläge und Lawinen, sowie durch Hochwasser der den Strassen entlang führenden oder dieselben kreuzenden Gewässer an jenen verursacht werden. In erster Linie betrifft dies Staatsstrassen, in ganz ausserordentlichen Fällen auch Strassen IV. Klasse, wo ein Staatsbeitrag angezeigt erscheint.

Rubrik E 2 stellt den gewöhnlichen Unterhalt dar. Im letzten Verwaltungsbericht wurde ausführlich der modernen Ansprüche an den Unterhalt der Strassen gedacht und dabei die dafür angewendeten *Walzungen*, *Kiesbeschaffungen* und *Staubbekämpfungsmittel* besprochen. Das Bedürfnis solcher Verbesserungen macht sich immer mehr geltend, und in allen Ländern sucht man denselben soviel als möglich gerecht zu werden. Diese Frage war auch Gegenstand der erwähnten Konferenz in Lausanne, des Strassenkongresses in Paris, von Untersuchungen in Deutschland, Schweden und Amerika, von wo man sich auch über das Strassenwesen im Kanton Bern erkundigt hat.

Auch der Grosse Rat beschäftigte sich anlässlich der Behandlung des Verwaltungsberichtes pro 1906 damit. Es wurden sowohl das Walzen, verbunden mit zweckmässigem Bekiesen (Ausbesserung) und guter Wasserableitung, als das Teeren der Strassen warm empfohlen, um der schädlichen Staubbildung durch den Automobil-, Velo- und Fuhrwerkehr besser zu begegnen.

Die Baudirektion ist ernsthaft bestrebt, den Strassenunterhalt möglichst zu verbessern und den modernen Bedürfnissen anzupassen. Sie ist dabei immerhin an die ihr zur Verfügung gestellten Kredite gebunden. Hinsichtlich der Bekiesungen ist den Organen des Strassendienstes wiederholt eingeschärft worden,

kleine Unebenheiten in der Fahrbahn sofort auszubessern und zu diesem Zwecke die vorhandenen Kiesbehälter oder andere geeignete Stellen an den Strassen zur Anlage von Depots zu gebrauchen. Die oft schablonenmässig besorgte Herbst- und Frühjahrsbekiesung der ganzen Strassenbreite kann und soll möglichst eingeschränkt werden. Auch auf die richtige Oeffnung der Abläufe und Behandlung der Borde ist aufmerksam gemacht worden. Die Aufsichtsorgane haben das ihnen unterstellte Personal richtig anzuleiten.

Von dem zur Verfügung stehenden Budgetkredit E 2 ist eine Reserve für die Anschaffung einer *zweiten Dampfwalze* und eines *dritten Steinbrechers,* sowie für Ausrichtung von Staatsbeiträgen an Gemeinden für das *Bespritzen oder Teeren* der Strassen u. dergl. bereitgehalten worden.

Die *neue Walze* und der *Brecher* werden erst 1909 zur Verfügung stehen; die Bestellung ist gemacht, aber die Lieferung wird nicht vor Frühjahr 1909 erfolgen. Die Walze wird von King & Cie. in Zürich erstellt, welche sich auf diese Fabrikation verlegt hat und darin Tüchtiges leistet. Sie soll 8 Tonnen Eigengewicht erhalten, aber mit Einrichtung für noch 2 Tonnen Zugewicht. Die Anschaffungskosten betragen Fr. 13,500. Sie wird so eingerichtet, dass sie auch als Lokomobil für den Brecher dienen kann.

Die im Frühjahr 1897 angeschaffte *erste Walze* von John Fowler & Cie. in Magdeburg von 13 Tonnen Dienstgewicht kostete Fr. 14,500. Sie war in den letzten Jahren im Jura tätig, zuerst im Selbstbetrieb des Staates, dann an die Firma Vermot in Pruntrut probeweise verpachtet und seit letztem Jahr wieder vom Staat betrieben, nachdem Vermot vom Vertrag zurücktrat. Im Winter 1907/1908, wie nun auch 1908/1909, wurde sie an King & Cie. in Zürich zu einer Hauptreparatur abgegeben, was pro 1907/1908 rund Fr. 6000 kostete. Auch das nächste Jahr soll sie im Jura verwendet werden. Im Ingenieurbezirk II wurde eine fremde Walze in Anspruch genommen, im III. Bezirk arbeitete die Pferdewalze und eine Dampfwalze der Firma Marti in Bern und im V. Bezirk die Walze von St. Immer. In den Bezirken I und IV wurde nicht gewalzt, weil dafür der Kredit nicht ausreichte. Im III. Bezirk wurde die neu korrigierte Schüpbach-Eggiwil-Strasse zwischen Schüpbach und Bubenei mit der Walze F. Marti, welche die schweizerischen Bundesbahnen zuvor in Langnau gebraucht hatten, gewalzt auf eine Länge von ca. 900 m.

Die Pferdewalze bearbeitete die Staatsstrassen zu Gutenburg und Niederbipp auf ca. 1320 m mit befriedigendem Erfolg. An beiden Orten lieferten die Gemeinden die Bespannung.

Im Jura wurden verschiedene Strassen auf eine Gesamtlänge von 10,455 m mit einer Fläche von 46,355 m² gewalzt. Dazu brauchte man 3492 m³ Kies zum Preise von Fr. 2.20 bis Fr. 9.88 per m³, total Fr. 13,520.50, die Transportkosten betrugen Fr. 6015.70, summa Materialkosten Fr. 19,536.20; die übrigen Kosten der Walzung betrugen Fr. 21,654.70 = somit Total Fr. 41,190.90 oder Fr. 2.71 per Laufmeter und Fr. 0.6125 per m². Leider musste viel gewöhnliches Kalksteinkies verwendet werden, welches anerkanntermassen nicht das geeignetste Material ist, aber im Preise bedeutend billiger zu stehen kommt.

Der ältere *Steinbrecher* stand im Berichtsjahr in Frutigen. Es wurden damit für die Kandersteg- und Adelboden-Strassen 3050 m³ Kies gerüstet mit einem Kostenaufwand von Fr. 15,322.45 oder Fr. 5 per m³. Dieser Preis stellt sich gegenüber der Handarbeit wenig billiger, aber letztere ist vielerorts nicht mehr erhältlich. 1909 soll auch auf der Grimsel mit der maschinellen Steinbrecherei ein Versuch gemacht werden.

Den neueren Steinbrecher hatte der Bezirksingenieur IV in Gebrauch. Es wurden damit

in der Seftigengrube . .	900 m³	für Fr.	3,800
„ „ Kirchthurnengrube .	1290 „	„ „	3,100
am Schwarzwasser . . .	2300 „	„ „	7,280
Total	4490 m³	für Fr.	14,180

gerüstet. Nach Abzug der Kosten für Anschaffungen von Zubehörden zum Brecher und Lokomobil, wie Flaschenzug, Winden etc., belaufen sich die Kosten pro m³ gebrochener Kies durchschnittlich auf Fr. 3.15. Die Tagesleistungen betrugen 27—30 m³. Der Bezirksingenieur bezeichnet die Resultate dieser Kiesrüstungen mit dem Brecher als recht befriedigend, das gewonnene Material als gut und im Gegensatz zu seinem Kollegen von Interlaken für erheblich billiger als Handarbeit, wofür in der letzten Zeit Fr. 4.20 bis 4.50 per m³ bezahlt werden mussten.

Für die St. Immertalstrasse, über deren Zustand immer Klagen laut geworden sind, ist in den letzten Jahren vielfach Kies von Lyss und für die Strassen im Nordjura von Basel Rheinkies bezogen worden, was begreiflich bedeutende Mehrkosten, aber auch bessere Strassen ergibt.

Auf der andern Seite muss auch angeführt werden, dass die Preise für Kiesgrubenland im Kanton herum in den letzten Jahren gewaltig in die Höhe gegangen sind, dass vielerorts guter Kiesboden überhaupt nicht erhältlich ist oder nur geringes Material enthält. Hauptsächlich aus diesen Gründen ist untersucht worden, ob es nicht möglich wäre, mit Vorteil an der Emme eine grössere Steinbrecherei einzurichten, von welcher das Material per Bahn den Verwendungsstellen im Kanton herum zugeführt werden könnte. Bis jetzt konnte das Projekt noch nicht durchgeführt werden.

Was die Massnahmen zur *Staubbekämpfung* anbelangt, so liegen dieselben noch immer im Stadium der Versuche. Das wirksamste, aber zugleich teuerste Mittel, welches bis jetzt versucht wurde, ist das Teeren. Das früher angewendete Westrumit hat sich wenig bewährt, besser dagegen das neuere Chlorkalzium, immerhin ist auch sein Wert noch bestritten. Die Stadt Bern behandelte damit im Berichtsjahre 30,140 m² Staatsstrassen im Stadtbezirk, mit einer Kostensumme von Fr. 3315.40 oder 11 Rappen per m². Auf der Wabernstrasse verwandte eine Basler Firma das gleiche Mittel. Beide Versuche wurden vom Staat subventioniert. Sie haben ziemlich befriedigt. Ebenso bezeichnet der Ingenieur des I. Bezirks einen Versuch in den Tunneln auf der Merligen-Neuhaus-

Strasse für befriedigend. In Deutschland soll in letzter Zeit ein neues Mittel „Reesil“ zur Anwendung gekommen sein, das in Pulverform auf die Strasse gebracht und letztere damit gefegt wird. Mit Teer behandelt wurde die frisch gewalzte Staatsstrasse in Tavannes, und zwar mit gutem Erfolg. Ein übereinstimmendes, bestimmtes Urteil über alle diese Anwendungen ist weder in der Konferenz in Lausanne, noch am Strassenkongress in Paris abgegeben worden. Die Versuche werden in allen Ländern fortgesetzt.

An die Gemeinden Cœuve, Damphreux, Bonfol, Beurnevésin wurde die bisherige Staatsstrasse Cœuve-Beurnevésin, von der Abzweigung der Cœuve-Lugnez-Strasse, in einer Gesamtlänge von 3650 m abgetreten und dafür die als Verbindung III. Klasse neuerstellte, 2780 m lange Gemeindestrasse Lugnez-Beurnevésin in Staatsunterhalt übernommen.

Ferner wurde zum Unterhalt übernommen die korrigierte bisherige Strasse IV. Klasse Rubigen-Beitewil, von der Einmündung in die Bern-Thun-Strasse bis Beitewil.

Die *Länge der Staatsstrassen* beträgt auf 31. Dezember 1908 2,175,060 m.

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

Hasleberg, Sektion Goldern-Reuti	Länge	1,900 m
Rüeggisberg-Hasle	„	2,245 „
Grosse Scheidegg, Sektion Grindelscherm-Rosenlaui-Schwarzwald	„	5,263 „
Oberscherliau-Niedermuhlern	„	3,880 „
Thalgut-Kirchdorf	„	1,960 „
	Total Länge	15,248 m

Die *Länge der Strassen IV. Klasse,* für welche der Staat bis Ende 1908 den Wegmeister gestellt hat, beträgt 462,001 m.

Für den *Automobilverkehr* sind auf Begehren der betreffenden Gemeinden folgende Strassen verboten worden:

1. Homberg-Strasse IV. Klasse, von ihrer Abzweigung von der Thun-Steffisburg-Strasse im Glockenthal bis Burghalden im Teuffenthal;
2. Bern, Brunnmattstrasse IV. Klasse;
3. Bern, Alpeneckstrasse.

Einige Gemeinden haben selbst eine schärfere Kontrolle über das Fahren der Automobile organisiert und dadurch im Verein mit einer strengern Aufsicht der Staatsorgane und Praxis der Gerichtsorgane eine Besserung in der sogenannten Fahrraserei erreicht, ohne das vernünftige Fahren zu unterdrücken. Wenn die konkordatmässigen Geschwindigkeiten eingehalten würden, so dürfte kaum geklagt werden. Der Staubplage ist schwerer beizukommen; man ist auf die Mittel angewiesen, welche oben für die Verbesserung des Strassenunterhaltes erwähnt wurden. Der üble Geruch der „Autos“ wird einmal mit der Änderung der Betriebskraft verschwinden.

Die Strassenpolizei lieferte hauptsächlich Anstände in Bezug auf Neu-, An- oder Umbauten an den öffentlichen Strassen und Wegen. Ein Stacheldrahtzaun gab Anlass zu einer Anzeige an den Richter, der Fall wurde aber von letzterem in freisprechendem Sinne erledigt. Diese Frage wird weiter verfolgt werden, das Gesetz verlangt diesbezüglich eine andere Handhabung. Es verbietet im Interesse der Sicherheit des verkehrenden Publikums kurzweg die gefährlichen Stacheldrähte längs öffentlichen Strassen und Wegen, und dieses Verbot wird in der Praxis Beachtung finden müssen.

E. Wasserbau.

Art.	Wasserbauten	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	a. Bauten des Staates.				
1.	Schleusen in Thun und Unterseen; Unterhalt	—	—	11,377	10
2.	Verschiedene Kosten	4,308	05	10,951	50
	Total	4,308	05	22,328	60
	b. Beiträge an Gemeinden.				
3.	Lamm- und Schwandenbach zu Brienz; Verbauung	78,404	95	59,056	10
4.	Lombach zu Unterseen, Verbauung; Oberlauf	13,500	—	6,744	70
5.	Lombach zu Unterseen, Verbauung; Unterlauf	47,076	30	78,968	—
6.	Kanderkorrektion Kien-Stegweid	49,036	85	61,509	30
7.	Gürbekorrektion vom Quellengebiet-Belp	48,984	03	48,258	60
8.	Gürbekorrektion Belp-Stockmatt	21,364	35	28,414	80
9.	Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten	12,025	—	23,800	—
10.	Reichenbach im Gschwandenmaad; Verbauung	4,518	25	12,671	35
	Übertrag	279,217	78	341,751	45

Art.	Wasserbauten	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Übertrag	279,217	78	341,751	45
11.	Erlibach im Kiental; Verbauung	11,760	—	53,814	05
12.	Leimbach bei Frutigen; Verbauung	7,500	—	7,880	—
13.	Wildbäche bei Wengi zu Reichenbach; Verbauung	10,000	—	10,089	50
14.	Zelgbach zu St. Stephan; Verbauung	1,703	35	2,720	—
15.	Saane und Lauenenbach zu Gstaad; Korrektion	10,000	—	19,399	20
16.	Kauflisbach zu Saanen; Verbauung	6,965	30	4,094	90
17.	Grubenbach zu Saanen; Verbauung	6,200	—	10,664	80
18.	Simmekorrektion zu Boltigen	9,206	31	9,206	31
19.	Krattiggraben; Verbauung	18,385	—	—	—
20.	Aarekorrektion Thun-Uttigen; Ausbau	1,345	35	2,288	70
21.	Zulgkorrektion bei Steffisburg Müllerschwelle-Bernstrasse	3,520	—	6,505	55
22.	Hundsschüpfenbäche bei Signau, Verbauung; Projekt	—	—	50	—
23.	Frittenbach zu Zollbrück; Verbauung	4,853	60	7,539	70
24.	Dorfbach zu Attiswil; Verbauung	8,000	—	8,004	80
25.	Sensekorrektion Laupen-Saane	—	—	1,220	20
26.	Brüggbach zu Wiedlisbach	2,397	50	3,837	25
27.	Birskorrektion zu Pontenet	5,919	41	1,124	65
28.	Birskorrektion zu Zwingen	—	—	814	25
29.	Lüsselkorrektion Kantonsgrenze-Birs	—	—	472	—
30.	Sensekorrektion Neuenegg-Bärenklaue	13,779	45	—	—
31.	Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze Solothurn	43,481	94	52,250	84
32.	Ilfiskorrektion Kröschenbrunnen-Emmenmatt	10,000	—	18,700	89
33.	Simmekorrektion zu Boltigen (Giselœi-Simmengg)	7,000	—	7,621	30
34.	Dorfbäche zu Niederwichtrach; Verbauung	5,296	—	5,296	—
35.	Biembach zu Hasle; Verbauung	9,888	08	7,857	65
36.	Dorfbach zu Safnern; Verbauung	7,840	—	6,540	—
37.	Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	21,570	50	30,841	10
38.	Rüttigraben zu Kröschenbrunnen; Verbauung	1,560	—	2,661	90
39.	Trub und Zuflüsse; Verbauung	20,000	—	44,172	65
40.	Grüne bei Sumiswald; Verbauung	—	—	38	55
41.	Hornbach zu Wasen; Verbauung	10,100	—	11,500	15
42.	Birskorrektion bei Court	3,946	65	13,155	50
43.	Schwarzwasser bei Rüschegg; Korrektion	2,193	45	10,111	95
44.	Wildeneygraben zu Bowil; Verbauung	14,070	—	10,442	55
45.	Sensekorrektion; Neubau der Strassenbrücke zu Laupen ohne Flusspfeiler	18,000	—	49,000	—
46.	Kleine Simme im Grubi; Versicherungsbauten	—	—	677	45
47.	Aarekorrektion Elfenau-Bern; Ausbau	17,298	80	34,940	—
48.	Aare Schützenfahr-Elfenau; Schwellenbauten	—	—	9,093	60
49.	Birskorrektion zu Liesberg	875	79	593	10
50.	Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	35,000	—	49,848	90
51.	Zulg zu Steffisburg; Umbau der Müllerschwelle	10,000	—	25,500	—
52.	Stämpbach Utzigen-Worblen; Verbauung	1,100	—	2,797	50
53.	Doubskorrektion zu Ocourt	17,291	98	24,673	35
54.	Birs „au Bois du Treuil“ bei Soyhières; Verbauung	200	95	548	—
55.	Dürrbach bei Bowil; Korrektion	15,000	—	60,664	30
56.	Simmekorrektion Lenk-Oberried	2,800	—	3,196	—
57.	Sensekorrektion bei der Grasburg	5,850	—	10,730	—
58.	Kurzengraben Gemeinde Sumiswald; Verbauung	—	—	4	20
59.	Sund- und Birrengraben auf Beatenberg; Verbauungen	—	—	4,570	35
60.	Aare Brienzersee-Interlaken; Untersuchung der Abflussverhältnisse	—	—	484	25
61.	Simmekorrektion in der Grodœy bei Boltigen	1,575	75	3,746	95
62.	Aarekorrektion Muri-Bern	—	—	123	15
63.	Hugeligraben zu Saanen; Verbauung	1,800	—	126	50
64.	Sagibach und Widenbach zu Lauterbrunnen; Verbauung	—	—	172	55
	Übertrag	684,492	94	994,158	49

Wasserbauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	684,492	94	994,158	49
65. Kanderkorrektion Engstligen-Kien	—	—	10	20
66. Biberzenkorrektion in der Gemeinde Rüti	—	—	33	75
67. Biglenbach in der Grundhalde; Korrektion	2,000	—	4,027	60
68. Röthenbach in der Oberey; Verbauung	—	—	13,074	95
69. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	860	—
70. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	1,387	05	—	—
71. Dorfbach zu Münsingen; Korrektion	—	—	95	60
72. Trachtbach zu Brienz; Korrektionsprojekt	—	—	193	—
73. Kurzeneigraben bei Wasen; Verbauung	—	—	4	—
74. Lauibach in der Gemeinde Schattenhalb; Verbauung	—	—	24	—
75. Eichibach zu Diesbach bei Büren; Brückenumbau	—	—	245	35
76. Aare zu Thun; Stauwehrunterhalt	—	—	1,480	55
77. Aare- und Zulgkorrektion; Umbau der Zulgausmündung	6,420	16	—	—
78. Bettelriedbach zu Zweisimmen; Verbauung	—	—	87	50
Total	694,300	15	1,014,294	99

Der Rechnungsabschluss für Rubrik X G ist folgender:

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wasserbauten:						
a. Bauten des Staates	320,000	—	4,308	05	22,328	60
b. Beiträge an Gemeinden			689,992	10	991,966	39
	320,000	—	694,300	15	1,014,294	99
2. Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter	7,400	—	718	—	8,005	45
3. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—	50,730	39	50,730	39
Total	327,400	—	745,748	54	1,073,030	83

Der Kredit für Wasserbauten Art. 1 *a* und *b* einzig beträgt	320,000	—
Die Einnahmen betragen	694,300	15
Total	1,014,300	15
Die Totalausgaben betragen	1,014,294	99
Minderausgaben	5	16
Die Ausgaben Art. 3, Juragewässerkorrektion, sind gedeckt worden mit den Einnahmen von Fr. 19,669. 15 und der Rückvergütung vom Schwellenfonds von Fr. 31,061. 24 . . . Fr. 50,730. 39		
Der Stand des letzteren war am 1. Januar 1908	987,730	80
Zins hievon pro 1908 . . . Fr. 39,509. 20		
Sonstige Einnahmen . . . „ 19,669. 15		
Total Fr. 59,178. 35		
Die Ausgaben pro 1908 betragen . . . „ 50,730. 39		
Vermehrung pro 1908	8,447	96
Stand am 31. Dezember 1908	996,178	76

Trotz der gewaltigen Ausgaben für Wasserbauten hat also keine Kreditüberschreitung stattgefunden und brauchte der bestehende Vorschusskonto, der ja sonst gross genug ist, nicht wieder in Anspruch genommen zu werden.

Unter den vielen Wasserbauobjekten sind sehr kostspielige Unternehmungen, so die Verbauungen und Korrektionen des Lamm- und Schwandenbaches, des Lombaches, des Erlibaches, der Kander und der Gürbe, der Aare im Haslital, bei Bern und Aarberg

der Saane und Sense, der Emme, Ilfis, Trub und der Grüne.

Über den Stand und Gang der einzelnen Unternehmungen sei folgendes erwähnt:

An den Korrektionen der Aare zu Innertkirchen und zwischen Meiringen und Brienz, des Reichenbaches an der Grossen Scheidegg ist programmgemäss weitergearbeitet worden. Am Lammbach bildete der Bau einer grössern Sperre die Hauptarbeit. Am Lombach wurden die Sohlen- und Uferversicherungen ergänzt. Auf Beatenberg, wo im Frühjahr ein grösserer Erdrutsch stattfand, sind vorläufig ausgedehnte Entwässerungen ausgeführt worden, welchen eventuell später Verbauungen im Birrengraben und Sundgraben folgen müssen.

Für den Oberlauf des Leimbaches bei Frutigen und die Kander von Frutigen bis Kien sind Verbauungs- und Korrektionsprojekte aufgestellt worden. Die Sicherungsarbeiten am Erlibach im Kiental sind zur Hauptsache durchgeführt. Es wird sich zeigen, ob sie genügen, oder ob noch Verbauungen im obern Gebiet notwendig sind.

Bei Gstaad wurde die projektierte Verbauung des Lauenenbaches vollendet. Doch wird noch eine Ergänzung erforderlich sein. Ferner wurden vollendet die Verbauung des Hugeligrabens bei Saanen und die Korrektion der Simme zu Boltigen. An der Zulgkorrektion, am Bös- und Dorfbach zu Steffisburg, am Riedernbach zu Oberhofen und am Hünibach zu Hilterfingen mussten Hochwasserschäden verbaut werden. In Arbeit standen ferner die Verbauungen des Kauflisbaches zu Saanen, des Wildeneigrabens zu Bowil, sowie die Korrektionen des Dürrbaches bei Bowil und der Kander zwischen Kien und Stegweid. An den Aareschleusen in Thun wurden wieder einige hölzerne Aufzugsmechanismen durch eiserne ersetzt, womit diese Stauwerke nun gut modern eingerichtet sind.

An der Emme nahm die Korrektion von der Emmenmatt aufwärts bis zum Hintergraben bei Eggiwil ihren Fortgang und ist zum grössern Teil durchgeführt. Von Emmenmatt abwärts handelte es sich um Ergänzungsarbeiten an den Leitwerken und um Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Sohlenversicherung in der Emmenmatt. In der Ilfis wurden 3 grössere Tromschwellen ausgeführt. Die Trubverbauung, welche bei der Einmündung in die Ilfis Schwierigkeiten bietet, schreitet programmgemäss fort.

An der Gürbe wurden im Gebirge einige Sperren erhöht, eine durch Hochwasser zerstörte neu erstellt und eine neue versuchsweise in armiertem Beton erbaut, welche sich bis dahin gut gehalten hat. Im übrigen sind daselbst die Entwässerungen und Aufforstungen der Seitenhalden fortgesetzt worden. Am Flusslauf im Tal bis unterhalb Belp wurden die projektierten Korrektionen in der Hauptsache vollendet.

Für den Ausbau der Korrektion der Aare von der Gürbemündung bis Bern, sowie für die Korrektion von Bern abwärts bis zum Stauwehr des Wasserwerks der Gemeinde Bern in der Felsenau ist ein einheitliches Projekt aufgestellt und dem Bund zur Subventionierung eingereicht worden.

An der Sense verursachte das Septemberhochwasser grossen Schaden und machte kostspielige Herstellungsarbeiten nötig. Ferner wurde die Neuanlage von Leitwerken und Hochwasserdämmen fortgesetzt. In Verbindung und im Interesse der Flusskorrektion ist die Strassenbrücke bei Laupen umgebaut worden, und zwar ohne Flusspfeiler in armiertem Beton. An der Saane und am Stämpbach wurde am Ausbau der Korrektionen gearbeitet. Dringende Verbauungen mussten am Schwarzwasser bei Rüschegg ausgeführt werden, wo gefährliche Rutschungen an den bebauten und bewohnten Uferhalden vorgekommen waren.

An der Aarekorrektion Oltigen-Aarberg wurde von den einzelnen Schwellenbezirken weiter gearbeitet. Dabei ist zum Teil auch der Staat mit der Juragewässerkorrektion beteiligt, wofür diesem auch der entsprechende Bundesbeitrag zufiel. Die Korrektion des Safnerenbaches wurde vollendet. Unten am Hagneckkanal mussten Felsabsprengungen gemacht werden.

Im Jura sind die Birskorrektionen zu Court, Liesberg und Zwingen, sowie die Korrektion des Doubs zu Ocourt, verbunden mit der Ersetzung der alten hölzernen Jochbrücke durch eine eiserne, zu erwähnen.

An Bundesbeiträgen erhielt der Kanton Bern im Berichtsjahr für 13 Projekte Beiträge bewilligt von Fr. 207,907.25. Ausbezahlt wurden ihm Fr. 473,526.75, welche in obiger Zusammenstellung als Einnahmen figurieren.

Schwellenreglemente und Kataster etc. wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Hasleberg, Reglement;
Reuschbach. Gemeinde Gsteig bei Saanen, Moderation;
Taubengraben, Gemeinde Saanen, Moderation;
Kurzengraben-Verbauung bei Wasen, Statuten, Schwellen- und Wegkataster mit Übereinkunft;
Grosse Simme zu Zweisimmen, Schwellenreglement und Kataster für die I. Sektion.

F. Wasserrechtswesen.

Das Wasserrechtsbureau war im Jahre 1908 hauptsächlich durch die nach Art. 36 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 vorgeschriebenen Anmeldungen der vor jenem Zeitpunkt bestehenden Wasserrechte in Anspruch genommen.

Die Aufforderung zur Eingabe der Anmeldungen war erfolgt durch die Vollziehungsverordnung vom 26. Juni 1907, die im Juli und Oktober 1907, sowie im Januar 1908 im Amtsblatt, in den Ortsanzeigern oder in ortsüblicher Weise bekanntgemacht wurde.

Den einzelnen Wasserwerkbesitzern war ein Anmeldungsformular in mehr als 2000 deutschen und gegen 500 französischen Exemplaren zugestellt worden, und schliesslich wurde im März 1908 noch eine Mahnung der Baudirektion zur rechtzeitigen Eingabe der Anmeldung erlassen. Infolge dieser wiederholten Aufforderungen langten vorerst bei dem Wasserrechtsbureau sehr viele Anfragen ein, die Aufschluss über diesen oder jenen Punkt des Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung bezweckten. Noch zahlreicher als die schriftlichen waren die mündlichen Anfragen,

die besonders in den ersten Monaten des Jahres einen beträchtlichen Teil der Zeit in Anspruch nahmen.

Bei diesem persönlichen Verkehr zeigte es sich, dass sehr viele Wasserwerkbesitzer gar keine Titel für ihre Rechte in Händen hatten. Diese machten denn auch von dem Anerbieten des Wasserrechtsbureaus, ihnen solche zu verschaffen, gerne Gebrauch, und in weitaus den meisten Fällen gelang es, oft freilich mit einiger Mühe, den Wünschen zu entsprechen. Im Ganzen wurden über 750 Kopien von Titeln oder Auszüge aus den Akten des Staatsarchivs beschafft, die zu einer sehr mässigen Taxe berechnet wurden.

Da sich so viele Wasserwerkbesitzer die Belege für ihre Rechte erst verschaffen mussten, ist es leicht erklärlich, dass die Anmeldungen im Anfang nur sehr langsam einliefen, sich dagegen in den letzten Monaten, Wochen und Tagen immer mehr anhäuften.

Das Resultat war insofern überraschend, als schliesslich viel mehr Anmeldungen eingelangt waren, als nach den Angaben von Gemeinden, Regierungsstatthaltern und Bezirksingenieuren vorauszusehen war, nämlich über 1450. Demnach könnte man vermuten, dass die Anmeldungen vollzählig eingelangt seien; durch das Wasserrechtsbureau konnte jedoch konstatiert werden, dass noch etwa 200 bestehende Wasserwerke ihre Anmeldung unterlassen haben. Freilich handelt es sich dabei hauptsächlich nur um ganz kleine Anlagen, besonders von Käsereigenossenschaften oder landwirtschaftlichen Betrieben, während nur sehr wenige Werke mit bedeutender Kraft fehlen dürften.

Die Ordnung und Registrierung dieser Anmeldungen dauerte bis in den Juli hinein, dann galt es vor allem, eine Übersicht zu gewinnen, was keine ganz leichte Arbeit war. Auf Grund derselben schien es am zweckmässigsten, die sämtlichen Anmeldungen je nach dem Ursprung ihrer Berechtigung in einzelne Kategorien einzureihen und dem Regierungsrat gruppenweise zur Bestätigung vorzulegen. Ein solches Vorgehen bot den Vorteil, die Arbeit bedeutend zu erleichtern und zugleich die Entscheidungen systematischer und konsequenter zu gestalten. Sowohl die Baudirektion als der Regierungsrat stimmten diesem Vorschlage bei. Demgemäss wurde dann über jede der Gruppen von Anmeldungen, die nach ihrem Rechtsgrund zusammengehörten, durch den Regierungsrat ein prinzipieller Beschluss gefasst, dem jeweilen ein Verzeichnis der hierdurch berührten Wasserwerke beigegeben wurde. Jeder einzelne Wasserwerkbesitzer erhielt ein Exemplar des prinzipiellen Entscheides über die Gruppe, zu welcher seine Berechtigung gehört, mit der Anwendung dieses Beschlusses auf seinen besonderen Fall.

Die prinzipiellen Entscheide waren auf Anfang Januar 1909 alle gefällt, jedoch war es noch nicht möglich, sämtliche Anwendungen auf den speziellen Fall zu erledigen.

Da die älteren, vor 1891 erteilten Titel nur in wenigen Fällen bestimmte Angaben über den Umfang der Wassernutzung, zulässige Stauhöhe etc. enthalten und für die Mehrzahl der Anlagen gar keine Pläne vorhanden sind, musste bei den Bestätigungen überall eine genauere Feststellung der Rechte und Pflichten durch den in Art. 23 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 vorgesehenen Wasserkataster vorbehalten werden. Erst hiedurch wird es gelingen, einmal eine definitive Ordnung zu schaffen.

Daneben hatte das Wasserrechtsbureau bei den laufenden Geschäften, besonders bei Ausstellung von Konzessionen und Bewilligungen zu neuen Anlagen jeweilen Bericht und Antrag zu stellen und fortwährend auf die verschiedensten Anfragen, die aus allen Landesteilen einlangten, Auskunft und Rat zu erteilen.

Auf den Verwaltungskosten ergab sich gegenüber dem Budget eine Ersparnis von Fr. 5817, auf den Einnahmen (Gebühren) der grosse Minderertrag von Fr. 63,702. 60. Bei der Budgetaufstellung konnte nicht genau vorausgesehen werden, wie sich die Rechnung in Wirklichkeit gestalten würde. Abgesehen davon hatte nach dem Stande der Dinge angenommen werden können, dass einige grössere Wasserwerke, wie diejenigen von Reichenbach bei Meiringen und an der Lütschine zu Burglauenen noch pro 1908 zur Vollendung gelangen und die dann fällig werdenden Gebührenquoten eingehen würden. Die Fertigstellung zog sich aber weiter hinaus und damit auch der Eingang der Gebühren. Auch die vermutete Konzessionierung grösserer Werke verwirklichte sich nicht.

Im Jahre 1908 wurden nur für folgende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 P.S.) Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt oder Konzessionsübertragungen genehmigt:

Amtsbezirk	Gewässer	Anlage
Courtelary	Scheuss	Wasserwerkanlage des J.-C. Auroi in Orvin; neue Konzession.
Interlaken	Schwarze Lütschine . . .	Wasserwerkanlage der Gebr. Boss in Grindelwald, nun A.-G. Boss Grands Hôtels Bär und Adler Palace in Grindelwald, Konzessionsübertragung.
Oberhasle	Dorf- und Alpbach . . .	Wasserwerkanlage der Studiengesellschaft für eine Bahn Meiringen-Hasleberg; neue Konzession.

Unter öffentliche Aufsicht wurde gestellt: der Klöpfligraben bei Mülenen.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1908 folgender:

Hochbauten.

Stand am 1. Januar 1908	Fr.	408,138. 90
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1908	„	447,205. 35
	Fr.	855,344. 25
Zahlungen und Ersparnisse pro 1908	„	611,244. 75
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1908	Fr.	244,100. 50
Am 1. Januar 1908 betrugen dieselben	„	408,138. 90
Verminderung	Fr.	164,038. 40

Strassenbauten.

Stand am 1. Januar 1908	Fr.	866,262. 20
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1908	„	226,843. 75
	Fr.	1,093,105. 95
Zahlungen und Ersparnisse pro 1908	„	442,008. 10
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1908	Fr.	651,097. 85
Am 1. Januar 1908 betrugen dieselben	„	866,262. 20
Verminderung	Fr.	215,164. 35

Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1908	Fr.	1,081,788. 25
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1908	„	526,872. 60
	Fr.	1,608,660. 85
Zahlungen und Ersparnisse pro 1908 Fr. 1,014,294. 99, abzüglich Fr. 489,237. 75 Bundesbeiträge an Gemeinden pro 1907/08 für selbst ausgeführte Arbeiten	„	525,057. 24
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1908	Fr.	1,083,603. 61
Am 1. Januar 1908 betrugen dieselben	„	1,081,788. 25
Vermehrung	Fr.	1,815. 36

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1908		Neue Vorschüsse pro 1908		Amortisation pro 1908		Stand am 1. Januar 1909	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
a. Vorschüsse.								
1. Berner Alpen, Relief Simon	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
2. Unfallversicherung	7,958	55	17,499	75	17,417	30	8,041	—
	27,958	55	17,499	75	17,417	30	28,041	—
b. Depots.								
3. Provisorische Wasserrechtsgebühren	2,425	—	2,991	20	—	—	5,416	20
4. Reserve für Strassenbauten in 1908	200,000	—	—	—	200,000	—	—	—
5. Kautionen	—	—	4,601	60	—	—	4,601	60
	202,425	—	7,592	80	200,000	—	10,017	80

Vorschussrechnung (Fortsetzung).

	Stand am 1. Januar 1908		Neue Vorschüsse pro 1908		Amortisation pro 1908		Stand am 1. Januar 1909	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. k. Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnprojekt-Vorstudien:								
a. Tramelan-Noirmont-Bahn	1,700	—	—	—	—	—	1,700	—
b. Brienzerseebahn (rechtes Ufer)	3,283	50	—	—	—	—	3,283	50
c. Worblentalbahn	3,230	—	—	—	—	—	3,230	—
d. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt-Bahn	2,683	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	—
	28,396	25	—	—	—	—	28,396	25
2. Studien für elektrischen Betrieb bernischer Bahnen	5,497	—	3,293	—	—	—	8,790	—
3. Eisenbahn-Subventionen:								
a. Pruntrut-Bonfol-Bahn	98,200	—	61,800	—	—	—	160,000	—
b. Ramsei-Huttwil-Bahn	1,414,800	—	—	—	—	—	1,414,800	—
c. Solothurn-Münster-Bahn	948,000	—	237,000	—	1,185,000	—	—	—
d. Bern-Muri-Worb-Bahn	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
e. Langenthal-Oensingen-Bahn	403,200	—	100,800	—	504,000	—	—	—
f. Saignelégier-Glovelier-Bahn	46,738	50	500,121	45	546,859	95	—	—
g. Sensetalbahn	70,184	—	—	—	—	—	70,184	—
h. Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn	7,000,000	—	3,500,000	—	—	—	10,500,000	—
i. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	161,400	—	—	—	—	—	161,400	—
k. Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte)	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
	11,162,522	50	4,399,721	45	2,235,859	95	13,326,384	—
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Strassenbauten	732,856	54	—	—	—	—	732,856	54
b. Wasserbauten	1,083,483	47	—	—	—	—	1,083,483	47
	1,816,340	01	—	—	—	—	1,816,340	01
D. 4. Verzinsbare Vorschüsse.								
a. Saanekorrektion	14,091	15	15,751	15	10,000	—	19,842	30
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen	12,636	58	562	50	2,020	—	11,179	08
c. Biglen-Enetbach-Strasse	7,158	80	70	60	7,229	40	—	—
d. Kalkstetten-Guggersbach-Strasse	16,381	30	—	—	10,000	—	6,381	30
e. Haslebergstrasse (Brünig-Hohfluh)	3,214	48	31	67	3,246	15	—	—
f. Haslebergstrasse (Golderen-Reute)	15,408	85	18,196	35	15,560	80	18,044	40
g. Grosse Scheidegg-Strasse	15,992	68	157	72	16,150	40	—	—
h. Schwanden bei Brienz, Str. 4. Kl.	1,199	65	11	80	1,211	45	—	—
i. Biel Staatsstrassen, Abtretung	200,000	—	—	—	50,000	—	150,000	—
k. Suberg-Wiler-Seedorf-Strasse	911	20	7	50	918	70	—	—
l. Klöpfligraben zu Mühlenen	—	—	6,906	55	—	—	6,906	55
m. Lauterbrunnen-Wengen-Weg	—	—	7,196	75	—	—	7,196	75
n. Eimatt-Bethlehem-Freiburg-Strasse	—	—	20,453	70	—	—	20,453	70
	286,994	69	69,346	29	116,336	90	240,004	08

II. Vermessungswesen.

A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Gemäss Art. 38, 39 etc. der Einführungsbestimmungen des neuen schweizerischen Zivilgesetzbuches setzt der Bundesrat nach Verständigung mit den Kantonen einen allgemeinen Plan über die Anlegung des Grundbuches und der demselben zugrunde liegenden Vermessungen fest. Nach Art. 39 werden die Kosten der Vermessung in der Hauptsache vom Bunde getragen und zwar aller Vermessungen seit Anfang des Jahres 1907.

Mit Kreisschreiben 11 vom 1. Juni 1908 verlangte das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement von sämtlichen Kantonen Auskunft über ihre Organisation des Vermessungswesens und den Stand der Vermessungen auf Ende 1906 und teilte denselben am 23. Juli 1908 mit, dass die Höhe der eidgenössischen Subvention erst bestimmt werden könne, wenn der Bundesrat darüber die vorgesehenen Ausführungsbestimmungen aufgestellt habe, dass aber die Vermessungen dadurch keinen Unterbruch erleiden sollen und nachträglich subventioniert würden, sofern sie mindestens diejenige Brauchbarkeit und Genauigkeit hätten, welche von der Instruktion des Geometerkonkordats, von gleichwertigen kantonalen Instruktionen oder von der eidgenössischen Instruktion für die Detailvermessungen der Waldungen gefordert werden. Gestützt darauf ordnete die Baudirektion in den Gemeinden Guggisberg und Wimmis Triangulationen 4. Ordnung an, auf welche dann die Detailvermessungen folgen können. Später wählte das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement eine Kommission, die über das weitere Vorgehen für die Organisation der Vermessungen zu beraten hatte.

Die Verhandlungen dieser Kommission, in welcher der Kanton Bern durch den Kantonsgeometer vertreten ist, fallen in das Jahr 1909. Für die vorgängig der Einführung des schweizerischen Grundbuches vorzunehmende Bereinigung der kantonalen Grundbücher ist von der Justizdirektion ein Gesetzes-Entwurf aufgestellt worden, welcher im neuen Jahr dem Grossen Rat vorgelegt werden soll.

B. Stand des eidgenössischen Kartenwerkes im Kanton Bern.

Die im Jahr 1908 ausgeführten Arbeiten der Abteilung für Landestopographie des schweizerischen Militärdepartements betreffen:

1. *Triangulation II. und III. Ordnung:* Im Berner Jura sind die Winkelmessungen abgeschlossen worden bis zur Linie Erlach-Täuffelen-Brügg-Rotmuntberg.

2. *Topographische Arbeiten* aus dem Atlas im Massstab der Originalaufnahmen 1:25,000 und 1:50,000.

Das Blatt Bern Nr. 319 wurde neu aufgenommen. Mit Nachträgen versehen wurden neu herausgegeben die Blätter 197 Luthern, 351 bis Gurnigel, 364 Schwarzsee.

C. Vorarbeiten für den Kataster.

Triangulationen.

Folgende Arbeiten wurden ausgeführt:

Fertigstellung der Triangulationen von Eggiwil und Schangnau. Neuanlage der Höhenberechnung des Amtes Schwarzenburg und Ausführung eines Nivellements Schwarzwasserbrücke-Guggisberg als Grundlage. Revision und Neusignalisierung der Punkte III. Ranges im Amt Niedersimmental.

Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen.

Durch Entscheid des Regierungsrates wurden gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 folgende Grenzbereinigungen erledigt: Kirchberg-Ersigen, Burgdorf-Kirchberg, Matten-Interlaken und Täuffelen-Epsach.

D. Parzellarvermessungen.

Der Regierungsrat genehmigte die Neuvermessungen der Gemeinde Matten.

Probevermessungen im Oberland.

Die öffentliche Auflage des Vermessungswerkes von Sigriswil hat vom 10. November bis 10. Dezember 1908 stattgefunden. Die Genehmigung des Operates wird im Frühling 1909 erfolgen.

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.

Amtsbezirke	Gestellter Termin	Angabe der Gemeinden	Genehmigte Vermessungswerke besitzen		In Vermessung sind		Im Rückstande sind	
			Gemeinden	%	Gemeinden	%	Gemeinden	%
Aarberg	1. Mai 1881	12	12	100	—	—	—	—
Aarwangen	1. Mai 1881 1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Bern	1. Mai 1881	12	12	100	—	—	—	—
Büren[1])	1. Mai 1881	15	15	100	—	—	—	—
Burgdorf	1. Mai 1881	25	25	100	—	—	—	—
Fraubrunnen	1. Mai 1881	28	28	100	—	—	—	—
Laupen	1. Mai 1881	11	11	100	—	—	—	—
Nidau	1. Mai 1881 1. Januar 1882	27	27	100	—	—	—	—
Wangen	1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Konolfingen	1. Januar 1882	31	30	97	1	3	—	—
Erlach	1. Mai 1882	14	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

[1]) Siehe Vermessungsarbeiten im Jura.

Es besitzen im alten Kantonsteil ferner genehmigte Vermessungswerke die Gemeinden Kandergrund, Interlaken und Matten.

Nachgeführt wurden die Vermessungswerke von 42 Gemeinden, 76 solcher Revisionen sind in Arbeit.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Zur Fertigstellung gelangten die teilweisen Neuvermessungen der Gemeinden Cortébert und Pleigne; in Arbeit sind teilweise Neuvermessungen in den Gemeinden Münster und Movelier, eine Totalvermessung in der Gemeinde Meinisberg.

Nachführungen:

Fertigerstellt wurden die Nachführungen der Vermessungswerke von Bémont, Bévilard, la Chaux, Cœuve, Courfaivre, Cortébert, Glovelier, Grandfontaine, Pleigne, Péry, Miécourt, Montmelon, Montfavergier, Sorvilier, Sonvilier, Saignelégier, Rossemaison und Wahlen. Total 18 Gemeinden.

Nachtragsarbeiten, verbunden mit allgemeiner Markrevision, finden zurzeit in folgenden Gemeinden statt: Boécourt, Corcelles, Courtedoux, Courtételle, Crémines, Dittingen, Ederswiler, Grandval, Lamboing, Liesberg, Mettemberg, Moutier, Movelier, Réclère, Roggenburg, St. Brais, Soulce, Tavannes, Tramelan-dessous, Prêles. Total 20 Gemeinden.

Jährliche Nachführungen finden statt in den Gemeinden: Biel, Bözingen, Delsberg, Leubringen, Pruntrut, St-Imier, Tramelan-dessus. Total 7 Gemeinden.

E. Kantonsgrenzen.

Es fanden im Berichtsjahr folgende Grenzverhandlungen statt:

Erneuerung des Grenzsteins Nr. 50 zwischen Bern und Solothurn, Gemeinden Roggenburg und Kleinlützel.

Versicherung der Grenze Bern-Waadt zwischen den Gemeinden Clavaleyres und Pfauen.

Versicherung des Grenzpunktes 157 zwischen Bern und Solothurn, längs den Gemeinden Crémines und Gänsbrunnen.

Versicherung der Grenze Bern-Solothurn-Baselland bei Äsch.

III. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

a. Personalien.

Zum technischen Beamten der kantonalen Eisenbahndirektion wurde Herr Ingenieur Durheim in Bern auf eine neue Amtsperiode, bis 31. März 1912, wiedergewählt.

b. Gesetzgebung.

Der Bundesrat hat in Ergänzung seines Beschlusses vom 13. Juli 1897 betreffend Organisation und Geschäftsgang der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements durch Beschluss vom 30. Juni 1908 die Rekursfristen wie folgt neu festgesetzt:

1. Für Rekurse gegen Entscheide der Abteilungsvorstände des Eisenbahndepartements 20 Tage;
2. für Rekurse gegen Entscheide des Eisenbahndepartements 30 Tage;
3. für Rekurse an die Bundesversammlung gegen Entscheide des Bundesrates 60 Tage.

Diese Fristen laufen vom Tage der Zustellung des Entscheides an.

Zu dem vom schweizerischen Eisenbahndepartement im Dezember 1907 aufgestellten Entwurf Verordnung über den Bau und Betrieb von Schiffen, welche mit Dampf- oder andern Motoren versehen sind und konzessionierten Unternehmungen angehören, hat der Regierungsrat in Schreiben an das Departement vom 7. März 1908 die Frage aufgeworfen, ob es nicht im öffentlichen Interesse liegen würde, alle derartigen Schiffe unter die Kontrolle des Bundes zu stellen.

Die Angelegenheit gelangte im Berichtsjahre nicht zur Erledigung.

In Kreisschreiben vom 27. August 1908 teilte das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement den Kantonsregierungen mit, dass die Revision der Verordnung vom 19. August 1892 betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken- und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen zur unabweislichen Notwendigkeit geworden sei.

Gleichzeitig hat die Behörde die Hauptinteressenten eingeladen, ihr allfällige Abänderungsvorschläge einzureichen, und hiefür eine Frist bis 31. Dezember 1908 eingeräumt, die seither bis Ende Juli 1909 verlängert worden ist.

B. Fahrplanwesen.

Als Verbesserungen von Belang sind im Berichtsjahr zu verzeichnen:

a. Sommerfahrplan.

1. Die Führung eines Sonntagszuges Olten-Biel, mit Abgang nachmittags 1 Uhr 35 Minuten.
2. Führung eines neuen Zugpaares Herzogenbuchsee-Solothurn-Herzogenbuchsee im Anschluss an den Vormittagszug nach Münster.
3. Führung eines Sonntagszuges Konolfingen-Thun, Abgang 11 Uhr 33 Minuten.
4. Führung eines neuen Schnellzuges Interlaken-Bern an Sonntagen in der Hochsaison, Abgang abends 5 Uhr 55 Minuten.
5. Einlage eines fakultativen Supplementszuges Interlaken-Bern zu dem um 7 Uhr 40 Minuten in Interlaken abfahrenden Schnellzug.

b. Winterfahrplan.

1. Führung eines gemischten Zuges Biel-Neuenstadt, mit Abgang 6 Uhr 50 Minuten abends.
2. Führung eines Theaterzuges Bern-Thun an Sonntagen.
3. Führung eines Sonntagszuges Grindelwald-Interlaken vom 20. Dezember bis 14. Februar, mit Abgang 6 Uhr abends.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Berner-Alpenbahn.

Infolge Erwerbung der Spiez-Frutigen-Bahn durch die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft erschien es letzterer angezeigt, eine Zusammenlegung der Konzessionen beider Linien herbeizuführen. Sie reichte deshalb am 24. Januar 1908 den Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung einer einheitlichen Konzession für den Bau und Betrieb einer Hauptbahn von Spiez nach Brig ein. Der vom eidgenössischen Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf wurde im Laufe des Jahres von den Interessenten, die schweizerischen Bundesbahnen inbegriffen, geprüft und nach Bereinigung vom Bundesrat mit Botschaft vom 21. Dezember 1908 den eidgenössischen Räten unterbreitet.

Der Bundesrat genehmigte am 7. Februar die Normalprofile des Lötschbergtunnels und das eidgenössische Eisenbahndepartement am 1. September die Projekte betreffend Portal und Ventilationsanlage, soweit die Nordseite des Lötschbergtunnels betreffend.

Ferner genehmigte der Grosse Rat durch Beschluss vom 26. Mai 1908 das allgemeine Bauprojekt der

Zufahrtsrampen zum Lötschbergtunnel unter dem Vorbehalt der einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen und der bezüglichen Verordnung des Bundesrates vom 1. Februar 1875.

Durch Beschluss vom 5. August wurden wir ermächtigt, die dritte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates bei der Berner-Alpenbahn mit 20 % = 3 ½ Millionen Franken zu leisten.

Im Jahr 1908 wurden die Bohrarbeiten im Lötschbergtunnel auf der Nordseite um 1314 m., auf der Südseite um 1800 m. gefördert. Die Länge des Sohlenstollens betrug am 31. Dezember 1908 auf der Nordseite 2675 m., auf der Südseite 3052 m.

Infolge eines am 29. Februar in Goppenstein stattgefundenen Lawinenunglücks blieb der Stollenvortrieb auf der Südseite bis Ende März eingestellt, und infolge eines am 24. Juli am Stollen-Vorort auf der Nordseite bei km. 2,675 eingetretenen Wasser- und Materialeinbruchs erlitt der Tunnelbau eine jähe Unterbrechung und einen empfindlichen Rückschlag, indem der Stollen rückwärts bis km. 1,5 so ziemlich ganz wieder zugefüllt wurde.

Die amtliche Untersuchung über die Ursache des Tunneleinbruchs setzte sofort ein. Überdies veranlasste die Berner-Alpenbahngesellschaft eine technische Expertise und bestellte hiefür eine aus erfahrenen Ingenieuren und Geologen zusammengesetzte Kommission.

Die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt ins Jahr 1909.

Die Motion der Herren Will und Bühler betreffend Erstellung einer rationellen Zufahrtslinie zur Berner-Alpenbahn durch den Jura, welche der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 22. Mai 1907 in der von Herrn Bühler vorgeschlagenen Fassung erheblich erklärte, wurde vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 26. Mai durch folgenden mit grosser Mehrheit gefassten Beschluss bekräftigt:

„1. Der Grosse Rat nimmt vom Bericht der Regierung über die Erstellung einer rationellen Zufahrtslinie zur Berner-Alpenbahn durch den Jura in zustimmendem Sinne Kenntnis.

2. Die Regierung wird beauftragt:

a) Die bestehende Eisenbahnkonzession Münster-Grenchen mit Abzweigung nach Biel, vom 6. November 1903, zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft zu erwerben und mit den Konzessionsinhabern und den beteiligten Gemeinden Biel und Grenchen die Bedingungen für die Abtretung der Konzession nach Gutfinden festzusetzen.

b) Mit den schweizerischen Bundesbahnen innerhalb nützlicher Frist eine Vereinbarung herbeizuführen, wodurch die Zufahrtslinie Münster-Grenchen-Biel-Bern in einer für die bernische Alpenbahn befriedigenden Weise verbessert werden kann.

c) Für den Fall, dass die sub lit. *b* vorgesehene Vereinbarung nicht zustande kommt, unverzüglich die Konzession für die Abkürzung Pieterlen-Dotzigen nachzusuchen."

Dieser Beschluss wurde der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eröffnet. Der Regierungsrat ersuchte dabei wiederholt die Generaldirektion, sie möchte ihren bisherigen ablehnenden Standpunkt aufgeben und zu einer Verständigung bezüglich des für beide Teile nützlichen neuen Juradurchstichs Hand bieten.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement lud die Generaldirektion ein, die Frage der Zufahrtslinien zum Simplon mit Inbegriff der Abkürzung Münster-Grenchen einer neuen umfassenden Untersuchung zu unterstellen.

Diese Untersuchung zog sich jedoch hinaus, und sah sich deshalb der Regierungsrat veranlasst, mit Eingaben vom 16. Dezember 1908, auf Grund des Grossratsbeschlusses vom 26. Mai 1908, um Übertragung der dem Initiativkomitee von Biel und Grenchen am 6. November 1903 erteilten Konzession Münster-Grenchen, sowie um Erteilung der Konzession für die Anschluss- und Abkürzungslinie Pieterlen-Dotzigen, beides zuhanden des Kantons Bern, nachzusuchen.

2. Solothurn-Münster.

Der Grosse Rat des Kantons Bern genehmigte anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes der Direktion der Bauten und Eisenbahnen pro 1907 durch Beschluss vom 16. September 1908 ausdrücklich den Antrag der Staatswirtschaftskommission, es sei die Abänderung der Maximalsteigung der Solothurn-Münster-Bahn von 25 ‰ gemäss Grossratsbeschluss vom 7. Oktober 1903 auf 28 ‰ gutzuheissen.

Durch Beschluss vom 21. September 1908 beschloss der Grosse Rat ferner, es sei auf die Eingaben der S. M. B. vom 27. April 1908 betreffend Erhöhung des Obligationenkapitals bis auf die Hälfte des Anlagekapitals und vom 7. Mai 1908 betreffend eine hierauf bezügliche Revision der Gesellschaftsstatuten nicht einzutreten, und beauftragte den Regierungsrat, über das erstere Begehren nach erfolgter Abstimmung des Solothurner Volkes neuen Bericht und Antrag vorzulegen.

Im weitern fasste der Grosse Rat am gleichen Tage den Beschluss, es sei auf das Gesuch der S. M. B. vom 17. Juli 1908 um Gewährung eines verzinslichen Vorschusses von Fr. 178,000 zum Zwecke der Ermöglichung der finanziellen Rekonstruktion des Unternehmens zurzeit nicht einzutreten, weil die Bedingungen hiezu nicht erfüllt seien.

Der Regierungsrat ermächtigte uns sodann durch Beschluss vom 12. Oktober 1908, der Bahngesellschaft den letzten Fünftel auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 237,000 anzuweisen.

Die amtliche Kollaudation der S. M. B. fand am 29. Juli, die Betriebseröffnung am 1. August 1908 statt.

Wir schenkten auch im Berichtsjahre den Wasserverhältnissen der Rauss volle Aufmerksamkeit und veranlassten die S. M. B. zur Hebung der noch vorhandenen Übelstände.

3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil.

Die Linie Ramsei-Sumiswald-Huttwil mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen wurde am 1. Juni 1908 dem Betrieb übergeben. Derselbe wird von der Langenthal-Huttwil-Bahn gemäss Betriebsvertrag vom 6./9. November 1907, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907, besorgt.

An Stelle des verstorbenen Herrn Regierungsrat Minder wählte der Regierungsrat am 12. Mai 1908 Herrn Morgenthaler, Direktor der Emmentalbahn in Burgdorf, zum Vertreter des Staates im Verwaltungsrat.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

Jungfraubahn.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 14. Januar 1909 das allgemeine Bauprojekt für die Teilstrecke Eismeer-Jungfraujoch ($5{,}_8$—$9{,}_4$ km).

D. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Allgemeines.

Die Eisenbahndirektion nahm im Jahr 1908 an 4 Sitzungen der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb teil.

Herr Ingenieur Thormann hat die Studie über die Elektrifikation bernischer Bahnen im Berichtsjahre so gefördert, dass die Abgabe des Schlussberichtes als unmittelbar bevorstehend angesehen werden kann.

Derselbe hat ferner die Einzelprojekte mit zugehörigem Bericht jeweilen den betreffenden Bahnverwaltungen zugestellt, und ist es nun zunächst deren Sache, die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf ihren Linien zu prüfen. Wir werden nicht ermangeln, dieselben seinerzeit einzuladen, uns von dem Resultat ihrer Prüfung Kenntnis zu geben, können aber schon jetzt feststellen, dass die Einführung des elektrischen Betriebes für die meisten bernischen Bahnen noch in weiter Ferne steht und vorerst eine erhebliche Preisermässigung der elektrischen Energie einzutreten hat.

b. Subventionierte Bahnen.

1. Thunerseebahn.

Die Frage der Fusion mit der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee machte im Berichtsjahr nur insofern Fortschritt, als die beiden Transportanstalten in Bericht und Gegenbericht ihren Standpunkt erörterten. Die Hauptdifferenz liegt natürlich in der verschiedenen Bewertung der Aktien beider Unternehmungen, über welche Frage eine unparteiische Expertise wird stattfinden müssen, sobald die noch ausstehende Duplik der D. G. auf den zweiten, vom 10. Juni 1908 datierten Bericht der T. S. B. eingetroffen sein wird.

2. Bern-Schwarzenburg.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 8. Mai 1908 die revidierten Gesellschaftsstatuten vom 28. September 1907.

Der Regierungsrat sanktionierte am 13. Juni 1908 den Beschluss des Verwaltungsrates der B. S. B. betreffend Genehmigung der Bauabrechnung der Firma F. & A. Bürgi und lud den Verwaltungsrat ein, die detaillierte Bauabrechnung für die ganze Bahn zur Genehmigung vorzulegen. Dieselbe ist im Berichtsjahr nicht mehr eingelangt.

3. Bern-Neuenburg.

Da die Betriebsergebnisse dieser Linie trotz der vor zwei Jahren von den Kantonen Bern und Neuenburg unternommenen Sanierung der Finanzlage der Bahngesellschaft immer noch zu wünschen übrig lassen, sahen sich die beiden Regierungen veranlasst, einerseits die Frage der Einreihung der B. N. unter die Nebenbahnen zu prüfen, anderseits bei der Generaldirektion der S. B. B. das Gesuch zu stellen, sie möchte die Anteilkosten der Bern-Neuenburgbahn an den Gemeinschaftsbahnhöfen Bern, Kerzers und Neuenburg auf einen erschwinglichen, fixen Betrag reduzieren.

Die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt ins Jahr 1909.

4. Sensetalbahn.

Die Bahngesellschaft hat im letzten Jahre ihre Bemühungen um die Verbesserung der Betriebsverhältnisse fortgesetzt und namentlich bei der betriebsführenden B. N. auf eine Reduktion der Betriebsausgaben hingewirkt. Ferner fasste sie die Anschaffung zweier Dampfautomobilwagen ins Auge.

Der Verwaltungsrat der B. N. konnte sich jedoch zu einer Reduktion der Betriebskosten bei dem gegenwärtigen Betrieb mit Dampflokomotiven nicht verstehen und empfahl der Sensetalbahn die Auflösung des Betriebsvertrages auf 31. Dezember 1909.

Der Verwaltungsrat der Sensetalbahn ist hierauf eingetreten und hat nun die Einführung des Selbstbetriebes in Aussicht genommen. Sie lässt diese Frage gegenwärtig durch Herrn Hürzeler, Betriebschef der Bern-Worb-Bahn, eingehend studieren.

Dieses Vorgehen entspricht dem von der Staatswirtschaftskommission in ihrem Bericht zum Staatsverwaltungsbericht pro 1907 an die Regierung gerichteten Wunsche, sie möchte untersuchen lassen, ob es nicht angezeigt wäre, Dekretsbahnen, die wenig Verkehr aufweisen und Mühe haben zu existieren, aus der Betriebsgemeinschaft loszulösen und zum Selbstbetrieb übergehen zu lassen.

5. Puntrut-Bonfol.

Durch Beschluss vom 26. Mai 1908 genehmigte der Grosse Rat das allgemeine Bauprojekt für die Verlängerung der Pruntrut-Bonfol-Bahn bis an die Schweizergrenze im Kostenvoranschlage von 580,000 Fr., das Finanzprogramm im Betrage von 232,000 Fr. für

die Ergänzung des Rollmaterials, die Äuffnung eines Betriebsfonds sowie die Konsolidierung des ganzen Unternehmens und bewilligte an diese Operationen eine Aktienbeteiligung 309,000 Fr. im ganzen.

Gleichzeitig ermächtigte der Grosse Rat die Bahngesellschaft zur Aufnahme einer neuen Anleihe von höchstens 330,000 Fr. und den Regierungsrat, die bisherigen Vorschüsse des Staates von höchstens Fr. 108,000 in eine zu 4 % verzinsliche, im Nachgang zur ersten und zweiten Anleihe stehende Obligation umzuwandeln.

Die beim Bau entbehrlichen Barmittel sollen als Betriebsfonds angelegt werden.

Für die Bau- und Lieferungsverträge sowie die Wahl des bauleitenden Ingenieurs wurde die Genehmigung des Regierungsrates vorbehalten.

Betreffend den zukünftigen Eisenbahnbetrieb auf den beiden Grenzbahnhöfen Pfetterhausen und Bonfol sowie auf der Verbindungsstrecke zwischen denselben hat die R. P. B. mit der Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen in Strassburg auf Grundlage des Staatsvertrages vom 7. Mai 1906 einen Betriebsvertrag abzuschliessen. Ein daheriger Entwurf ist von uns begutachtet worden. Der Vertragsabschluss wurde jedoch im abgelaufenen Jahre noch nicht perfekt.

Der Regierungsrat genehmigte durch Beschluss vom 11. November 1908 den Anleihensvertrag mit der Kantonalbank von Bern für das neue Obligationenkapital von 330,000 Fr. und der Grosse Rat durch Beschluss vom 24. November 1908 die von der Generalversammlung der Aktionäre am 12. September 1908 angenommenen revidierten Gesellschafts-Statuten.

Überdies wurde durch Regierungsratsbeschluss vom 9. Dezember 1908 der Vertrag mit Herrn J. L. Fouillat in Delsberg für die Unterbauarbeiten der neuen Linie genehmigt.

6. Saignelégier-Glovelier.

Am 29. April 1908 kam zwischen Vertretern des Initiativkomitees für den Rückkauf der Saignelégier-Glovelier-Bahn und uns eine Übereinkunft betreffend gemeinsame Ersteigerung der Bahn aus der Liquidation durch die Obligationäre, interessierten Gemeinden und Privaten sowie den Staat Bern zustande, welche vom Regierungsrat durch Beschluss vom 2. Mai 1908 genehmigt wurde.

Gestützt hierauf machten die Vertreter des Regierungsrates an der am 4. Mai 1908 im Stadthaus in Delsberg stattgefundenen Steigerung ein Angebot um den Preisansatz des Bundesgerichtes von 800,000 Fr., zu welchem Preise ihnen zuhanden der neuzugründenden Gesellschaft die Bahn mit allen Zubehörden zugeschlagen wurde. Die neue Gesellschaft konstituierte sich am 23. Mai 1908 mit einem Aktienkapital von 1,100,000 Fr. Daran sind beteiligt: Der Staat Bern gemäss Grossratsbeschluss vom 9. Oktober 1907 mit 500,000 Fr., die Obligationäre mit 436,800 Fr. und die Gemeinden und Privaten mit 163,200 Fr. Die Statuten der neuen Gesellschaft wurden vom Grossen Rat durch Beschluss vom 21. September 1908 und vom Bundesrat durch Beschluss vom 3. November 1908 genehmigt.

Wir haben dem Verwaltungsrat der R. S. G. bei Anlass der Vorlage des Betriebsbudgets pro 1909 verschiedene, insbesondere auf die Reduktion der Betriebsausgaben hinzielende Fragen vorgelegt, welche derselbe nun prüfen und, soweit möglich, zur Ausführung bringen wird.

7. Bern-Worb.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 26. Mai 1908 das Projekt über die Elektrifikation der Bern-Worb-Bahn und bewilligte hieran eine Aktienbeteiligung von 193,000 Fr. unter folgenden Vorbehalten:

„*a.* Dem Regierungsrat ist die definitive Schlussnahme über die Stärke der Wagen, den Kraftbezug etc. zur Genehmigung zu unterbreiten.

b. Die Bahngesellschaft wird ermächtigt, eine Anleihe von einem Drittel des neuen Anlagekapitals aufzunehmen.

c. Die Gemeinden haben die fehlenden Mittel durch entsprechende Aktienzeichnungen zu decken.

d. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Finanzausweis für die Elektrifizierung als geleistet zu erklären, sobald die Bahngesellschaft die für die Erfüllung der Bedingungen unter lit. *b* und *c* hiervor erforderlichen Ausweise in verbindlicher Form beigebracht hat.

e. Die Bau- und Lieferungsverträge unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates."

Das allgemeine Bauprojekt wurde vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 29. Dezember 1908 unter Vorbehalt der Zustimmung des Bundesrates zur Änderung des Betriebssystems sowie unter verschiedenen technischen Bedingungen genehmigt.

8. Langenthal-Jura.

Durch Beschluss vom 1. April 1908 bewilligte der Regierungsrat die Einzahlung des letzten Fünftels der Aktienbeteiligung des Staates mit 100,800 Fr.

Die Direktion der L. J. B. reichte am 18. Juli 1908 das Gesuch an den Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates ein, es möchte derselbe der Langenthal-Jura-Bahn behufs Deckung des Baudefizits und Sanierung der Finanzlage der Gesellschaft einen verzinslichen Vorschuss von 100,000 Fr. bewilligen und in die Aufhebung der Bestimmung unter Ziffer V des Grossratsbeschlusses vom 29. November 1905, wonach die Bahngesellschaft von der Anleihe von 180,000 Fr. 50,000 Fr. als Betriebsreservefonds in Reserve zu stellen hatte, einwilligen.

Die Angelegenheit konnte im Berichtsjahre nicht erledigt werden.

9. Montreux-Berneroberland.

In Ersetzung des verstorbenen Herrn Regierungsrat Ritschard wurde Herr Regierungsrat Kunz als Vertreter des Staates Bern in den Verwaltungsrat gewählt.

c. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Als Vertreter des Kantons Bern in den Kreiseisenbahnräten I und II der schweizerischen Bundesbahnen wurden für eine neue Amtsdauer bis 31. März 1913 gewählt:

Kreis I.

Die HH. Regierungsrat Dr. Gobat, bisheriger, und Nationalrat Dr. König, Fürsprecher in Bern, letzterer an Stelle des demissionierenden Herrn A. v. Muralt, Burgerratspräsidenten in Bern.

Kreis II.

Die HH. Regierungsrat v. Wattenwyl, alt Grossrat Jordi-Kocher in Biel, Grossrat Rufener in Langenthal und Oberstlieutenant Hofer, Landwirt in Bühlikofen bei Bern, sämtliche die bisherigen.

Einem von 29 jurassischen Gemeinden und der Union des voyageurs de Commerce de la Suisse romande eingereichten. vom Regierungsrat unterstützten Gesuch entsprechend, es sei dem Berner Jura im Kreiseisenbahnrat II eine Vertretung zu gewähren, hat der Bundesrat durch Ernennung des Herrn Nationalrat Choquard in Pruntrut Rechnung getragen.

Unterm 7. Februar 1908 richtete der Regierungsrat des Kantons Aargau, namens einer Reihe von Kantonsregierungen, darunter auch Bern, das Gesuch an die Generaldirektion der S. B. B., es möchte dieselbe an diejenigen kantonalen Beamten, welche dienstlich viele Bahnfahrten auszuführen haben, Ausweiskarten abgeben, die zur halben Fahrtaxe berechtigen, und für diejenigen dieser Beamten, welche Generalabonnemente besitzen, den Preis dieser Abonnemente angemessen reduzieren.

Die Generaldirektion antwortete mit Schreiben vom 20. Mai 1908 in ablehnendem Sinne und hob auf einen aus der Mitte des Verwaltungsrates der S. B. B. gestellten und von dieser Behörde angenommenen Antrag hin die Taxbegünstigung für die kantonalen Beamten pro Ende 1908 wieder auf.

Die dem Kanton Bern für 15 Beamte zugefallene Rückvergütung betrug pro 1908 = Fr. 879. 40.

An einem den 13. Februar stattgefundenen Augenschein mit Vertretern der Gemeinden Biel, Nidau und Madretsch wurde mit der Generaldirektion der S. B. B. ein neues, zweckdienlicheres Projekt für den Umbau des Bahnhofes Biel auf Grundlage des von der Gemeinde Biel vorgeschlagenen Projektes mit Verlegung des Personenbahnhofs zwischen Biel und Madretsch, auf die Südseite des jetzigen Bahnhofs, vereinbart. Die neue Vorlage, zu welcher die Gemeinde Madretsch noch eine Variante in Vorschlag brachte, langte im Berichtsjahr nicht mehr ein. Die Generaldirektion versucht neuerdings, diese Umbaufrage auf die lange Bank zu schieben.

Die Frage des Bahnhofumbaues Thun ist im Berichtsjahre auch nicht vom Fleck gekommen. Immerhin ist das neue, im Verwaltungsbericht von 1907 gemeldete Projekt über die Vereinigung des Zentralbahnhofes mit einer Hafenanlage für die Dampfschiffe seither eingelangt und dem Gemeinderat von Thun sowie der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee zur Kenntnis und Rückäusserung überwiesen worden.

Das schweizerische Eisenbahndepartement genehmigte durch Beschluss vom 6. April 1908 das Projekt für den Bahnhofumbau Bern, soweit den Rangier- und Güterbahnhof Weiermannshaus, das Lokomotivdepot in Aebigut, die Geleisevermehrung vom Rangierbahnhof bis zur Bühlstrassenbrücke und den Anschluss an den Villette- bezw. Stadtbachbahnhof betreffend.

Ferner genehmigte das Departement am 12. März 1908 das Projekt betreffend die Erstellung des zweiten Geleises Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Strecke Wilerfeld-Ostermundigen und der Station Ostermundigen.

Im weiteren hatten wir im Berichtsjahre wieder eine grosse Zahl anderer weniger wichtiger, Bau und Betrieb betreffender Vorlagen der Generaldirektion der S. B. B. zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartements in öffentlich-rechtlicher Beziehung zu begutachten. Wir nennen hiervon namentlich die Erweiterungsprojekte für die Stationen Aarberg, Courtelary, Konolfingen-Stalden, Langnau, Pieterlen, Pruntrut, Schönbühl, Signau und Zwingen.

2. Wengernalpbahn.

Nachdem der Bundesrat durch Beschluss vom 27. Dezember 1907 das allgemeine Bauprojekt der W. A. B. für eine neue Linie zwischen Lauterbrunnen und Wengen (sog. Winterbetriebslinie) genehmigt hatte, wurde mit dem Bau sogleich begonnen. Laut Verfügung des eidgenössischen Eisenbahndepartements hat die Bahngesellschaft alle Massnahmen für die Fertigstellung der neuen Linie auf den kommenden Herbst zu treffen.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte durch Beschlüsse vom 7. und 13. Mai 1908 die Leitungsanlagen für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der ganzen Linie Lauterbrunnen-Scheidegg-Grindelwald und der Bundesrat durch Beschluss vom 28. September 1908 die von der Generalversammlung der Aktionäre am 27. Mai 1908 angenommenen revidierten Gesellschaftsstatuten.

Die Direktion der W. A. B. übermittelte uns sodann am 6. Dezember 1908 zur Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement ein Projekt betreffend Erweiterung ihrer Anlagen auf der Station Lauterbrunnen.

3. Harderbahn.

Die Kollaudation der Harderbahn fand den 4. Mai, die Betriebseröffnung den 15. Mai statt.

4. Städtische Strassenbahnen Bern.

Die Linie Bahnhof-Brückfeld wurde am 27. Juni für den Betrieb eröffnet.

5. Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee.

Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung über ein von der Gesellschaft eingereichtes Gesuch um Erneuerung ihrer Konzession eingeladen, empfahl der Regierungsrat in Schreiben vom 5. August 1908 dieselbe unter folgenden Vorbehalten:

„1. Es sei die Konzession der Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee vom 25. Mai 1903 auf eine neue Periode von 5, eventuell 3 Jahren zu erneuern.

2. Es sei die Konzessionärin zu verhalten, den bisherigen Fahrplan auch während der neuen Konzessionsperiode als Minimalleistung beizubehalten.

3. Es sei auf die Eventualbegehren der Dampfschiffgesellschaft, welche auf die Eröffnung kommender Konkurrenzunternehmungen Bezug nehmen, weil verfrüht, nicht einzutreten.

4. Es sei die Dampfschiffgesellschaft anzuhalten, den Verkehr über den See, sowie die bisher in unzulänglicher Weise bedienten Stationen, speziell Leissigen, Niederried und Brienz-Dorf, während der neuen Konzessionsperiode besser zu berücksichtigen.“

Er sprach dabei die Erwartung aus, dass allfällige Differenzen durch konferenzielle Verhandlungen zu erledigen seien. Die Angelegenheit wurde im Berichtsjahre nicht erledigt.

E. Projektierte Bahnen.

Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Der Grosse Rat wies durch Beschluss vom 22. September 1908 das Gesuch des Verwaltungsrates betreffend Tracéverlegung bei Les Breuleux und Anlage dieser Station oberhalb des Dorfes an die Interessenten zurück behufs vorheriger Erzielung eines Einverständnisses über das Tracé.

Der Verwaltungsrat hat darauf am 3. Dezember 1908 eine Variante angenommen, welche der unter Ziffer I, 2 des Grossratsbeschlusses vom 22. März 1907 gestellten Bedingung entspricht. Die Linie ist seither projektiert und abgesteckt worden. Somit dürfte diese Angelegenheit in Bälde ihre endgültige Erledigung finden.

Die Eisenbahndirektion hatte sich überdies im Jahre 1908 auch wieder mit einigen neuen Projektvorlagen zu befassen, welche noch nicht greifbare Gestalt angenommen haben, deren Finanzierung jedoch im Gange ist. Wir erwähnen: die elektrischen Schmalspurbahnen Zweisimmen-Lenk, Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach und Herzogenbuchsee-Utzenstorf.

F. Konzessionen.

Die Bundesversammlung, bezw. der Bundesrat, haben im Jahr 1908 folgende Konzessionen für Eisenbahnen im Kanton Bern erteilt, bezw. Konzessionsänderungen, -Übertragungen und -Fristverlängerungen für solche bewilligt:

1. Neue Konzessionen.

26. Juni: Meiringen-Aareschlucht;
22. Dezember: Biel-Täuffelen-Ins.

2. Konzessionsänderungen.

12. Juni: Lauterbrunnen-Mürren.

3. Konzessionsübertragungen.

12. Juni: Grindelwald-Ofni.

4. Konzessionsfristverlängerungen.

28. Januar: Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee;
28. Januar / 2. Mai: Meiringen-Gletsch;
28. Januar: Langenthal-Wauwil;
28. Januar: Steffisburg-Interlaken (rechtsufrige Thunerseebahn);
28. Januar: Grindelwald-Ofni;
5. Mai: Meiringen-Innertkirchen;
26. Juni: Zweisimmen-Lenk;
26. Juni: Meiringen-Hasleberg;
3. Juli: Ligerz-Prägelz;
12. September: Gstaad-Pillon;
30. Oktober: Worblentalbahn.

Bern, den 19. April 1909.

Der Direktor der Bauten und Eisenbahnen:

Könitzer.

Vom Regierungsrat genehmigt am 17. Mai 1909.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**