

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

**Herausgeber:** Kanton Bern

**Band:** - (1909)

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

**Autor:** Könitzer / Kunz

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-416751>

#### **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:** 25.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Verwaltungsbericht

der

## Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für  
das Jahr 1909.

Direktor: Herr Regierungsrat **Könitzer**.

Stellvertreter: Herr Regierungsrat **Kunz**.

### I. Bauwesen.

#### A. Allgemeine Verwaltung, Personal.

Am 29. Mai 1909 verstarb nach längerer Krankheit Herr Bezirksingenieur Franz Steinhauer in Burgdorf. In ihm hat die Baudirektion ihren ältesten Beamten verloren. Er erreichte ein Alter von  $82\frac{1}{2}$  Jahren und stand beinahe 55 Jahre im Staatsdienste, vom September 1854 bis 10. Januar 1859 bei der Entsumpfungsdirektion, nachher als Bezirksingenieur III für das Emmenthal und den Oberaargau. Auf der Berner Hochschule und dem Polytechnikum in Karlsruhe theoretisch vorgebildet und bei den Herren Ingenieur Kutter und Oberförster Müller, sowie bei der schweizerischen Centralbahn in die Technik praktisch eingeführt, hatte er die nötige wissenschaftliche und praktische Qualifikation erlangt, um das ihm anvertraute Amt richtig zu besorgen, dem er auch bis zu seinem Lebensende mit grosser Gewissenhaftigkeit vorgestanden ist.

An seine Stelle wurde gewählt der ihm seit 1904 bereits als Adjunkt beigegebene Herr Ingenieur Arthur Moser, vordem Kontrollingenieur des eidgen. Eisenbahndepartements in Bern, mit Amts dauer bis 1. Dezember 1913.

Auf eine neue Amts dauer — bis 30. September 1913 — wurde als Ingenieur des VI. Bezirks (Jura) wiedergewählt Herr E. Gascard in Delsberg.

Sonst ist im Beamtenbestand keine Änderung vorgekommen.

Das Strassen- und Wasserbaupersonal hat auf Ende 1909 folgenden Bestand:

- a) Oberwegmeister 23, davon I. Klasse 8, II. Kl. 6, III. Kl. 6, IV. Kl. 2, V. Kl. 1;
- b) Wegmeister 546, davon I. Kl. 274, II. Kl. 134, III. Kl. 50, IV. Kl. 55, V. Kl. 30, VI. Kl. 2 und 1 Akkordwegmeister;
- c) 1 Ober- und 8 Amtsschwellenmeister;
- d) 6 Schleusenmeister;
- e) 29 Pegelaufseher.

Das wiederholte Begehr der Wegmeister um nochmalige finanzielle Besserstellung wurde in einer gemeinsamen Beamtenkonferenz am 23. Dezember 1909 besprochen. Dasselbe muss für einzelne Landesgegenden mit teurern Lebensbedingungen und schwierigen Strassenverhältnissen als begründet anerkannt werden. Die jetzige Besoldungsskala vom 15. November 1906, welche allgemein nach Dienstjahren gleichmässig abgestufte Ansätze enthält, soll aufgegeben und das Personal innert festzusetzenden Minima und Maxima lediglich nach Leistungen, Dienst- und Lebensverhältnissen bezahlt werden. Die Bezirkseinteilungen werden revidiert und im einzelnen tunlichst auf die volle Zeit und Arbeitskraft eines Mannes zugeschnitten, so dass die Wegmeister beziehungsweise Oberwegmeister ausschliesslich ihrem Amte zu leben haben und bei Ausübung desselben besser überwacht werden können. Diese Ordnung soll ermöglichen, ein besseres Personal zu bekommen und den Strassenunterhalt zu verbessern. Das wird allerdings eine Krediterhöhung bedingen, welche sich aber lohnen wird.

## B. Gesetzgebung.

In eigener Verwaltung ist diesbezüglich nichts Neues zu verzeichnen. Dagegen berührt das Gesetz vom 27. Juni 1909 betr. die Bereinigung der Grundbücher auch das der Bauverwaltung unterstellte öffentliche

Grundeigentum (Strassen, Kiesgruben und Zufahrten, Landabschnitte, Reissgründe etc.), wofür die Rechtsverhältnisse in bezug auf Eigentum oder Dienstbarkeiten geregelt werden müssen. Die Frage wurde zum Gegenstand einer konferenziellen Besprechung gemacht und das bezügliche Vorgehen grundsätzlich bestimmt.

## C. Hochbau.

### 1. Neu- und Umbauten des Staates.

#### a. Rubrik D 1 des Budgets.

Art.	Budgetkredit D 1	Einnahmen		Ausgaben	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	250,000	—	—	—	—
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	360	25	41,203	55	
2. Bern Obergerichtsgebäude, Neubau	108	—	21,773	90	
3. Pruntrut Kantonsschule, bauliche Verbesserungen	—	—	5,788	—	
4. Bern Hochschule, Ergänzungsbauten	—	—	2,179	60	
5. Hofwil Seminar, Abwarthausbau	452	80	18,073	05	
6. Saignelégier Amthaus, Kanalisation	—	—	950	—	
7. Bern Bezirksgefängnis, Verbesserung der Beleuchtung	—	—	822	25	
8. Belp Zimmermannshaus, Renovation	80	90	1,451	—	
9. Trubschachen Pfarrhaus, Zimmereinrichtung	—	—	760	95	
10. Münchenbuchsee Taubstummenanstalt, Erweiterungsbauten	—	—	85,300	60	
11. Hofwil Seminar, Kochherdanlage	—	—	250	25	
12. Münsingen Irrenanstalt, neue Vieh- und Getreidescheune	49,924	80	—	—	
13. Pruntrut Lehrerseminar, Abort- und Wascheinrichtung	20	—	1,978	25	
14. Tavannes II. Zeughaus, Neubau	—	—	2,699	80	
15. Bern Militäranstalten, elektrische Beleuchtung	—	—	5,949	35	
16. Burgdorf Salzmagazin, Umbauten	110	—	5,417	70	
17. Bern Amthaus, Gantlokal	—	—	1,559	40	
18. Bern Remontendepot, Änderungen	—	—	2,970	80	
19. Bern Tierspital, Laboratorium	—	—	2,549	80	
20. Loveresse Erziehungsanstalt, Umbauten	—	—	716	20	
21. Bern Zeughaus, Dampfheizung	—	—	724	45	
22. Münchenbuchsee Taubstummenanstalt, Stützmauer	—	—	892	75	
23. Interlaken Schloss, Waschhausumbau	39	40	265	45	
24. Abläntschen Pfarrhaus, Renovation	20	—	1,787	45	
25. Köniz Schlossscheune, neue Einfahrt	—	—	22,067	85	
26. Längeneybad, Umbau der Scheune	—	—	9,901	10	
27. Bern botanischer Garten, Warmwasserheizung	821	80	9,747	55	
28. Interlaken Schloss, Umbauten	—	—	273	65	
29. Nidau Schloss, bauliche Veränderungen	—	—	1,692	60	
30. Bern Rathaus, Verbesserungen an der grossen Treppe	—	—	3,345	95	
31. Landorf Anstalt, Badweiher	—	—	678	55	
32. Bern Frauenspital, Wasch-, Tröckne- und Desinfektionsanlage	115	45	25,150	20	
33. Hofwil Seminar, Schlafsaal	—	—	1,489	90	
34. Rüti landwirtschaftliche Schule, Speisesaalerweiterung	—	—	2,692	60	
35. Bern Chemiegebäude, Anbau	—	—	1,367	20	
36. Rüti Molkerei, neue Balkenlage	30	—	3,998	30	
37. Heimenschwand Pfarrhaus, Quellenfassung	—	—	202	15	
38. Münsingen Irrenanstalt, Umbau der Schlossmühle	—	—	6,007	70	
39. Thorberg Anstalt, Warmwasserheizung	—	—	734	—	
40. Innertkirchen Pfrunddomäne, Wasserversorgung	—	—	103	20	
41. Langnau Amthaus, Kanalisation	—	—	750	—	
42. Bern ehemalige Landjägerhauptwache, Umbauten	—	—	4,526	20	
43. Biel Amthaus, Konferenzsaal	—	—	1,297	05	
Mehrausgaben somit Fr. 6. 90.		302,083	40	302,090	30

Die Einnahme ad Art. 12 bildet die Rückvergütung (vide Seite 5 des letzten Berichtes) vom Irrenfonds; die übrigen Fr. 2158. 66 röhren von verkauften Abbruchmaterialien her.

## b. Rubrik D 2: Erweiterung der Irrenpflege.

Art.			Ausgaben	
			Fr.	Rp.
2.	Waldau Irrenanstalt,	neue Schlafkammern im Dachstock des Hauptgebäudes	624	40
3.	"	neuer Wäscheraufzug	515	75
4.	Bellelay	bauliche Verbesserungen und Neueinrichtungen	27,022	05
5.	Waldau	elektrische Beleuchtung und Zentralheizung	140,997	40
6.	"	neue Wachstation und Umbau des Stöckli	5,556	75
7.	"	Umbau der Wäscherei	2,768	25
8.	"	Badeeinrichtung für die Männerabteilung	713	55
9.	"	neue Schweinescheune im Mösli	14,161	10
10.	"	Umbau der Küchendecke	962	70
11.	"	neue Veranda beim Althaus etc.	493	90
12.	Bellelay	neuer Sommerstall auf der Mühleweide	2,400	—
			Total	196,215 85

Die dahерigen Ausgaben wurden aus dem Fonds für die Erweiterung der Irrenpflege bestritten.

Über die wichtigeren Hochbauten fügen wir folgende nähere Angaben bei:

ad 2. *Bern Obergerichtsgebäude. Neubau.* Baukredite beziehungsweise Kosten Fr. 346,607. 75. Das Gebäude konnte Ende April bezogen werden. Auszuführen verbleibt noch die Platzanlage vor dem Gebäude. Wegen schlechtem Baugrund mussten Hennebique-Fundationen angewendet werden, welche sich bewährt haben. Die auf Kredit der Justizdirektion durchgeführte Möblierung wurde in öffentlicher Konkurrenz vergeben und ausgeführt. Die Ausgaben betragen bis Ende Jahres Fr. 64,218.

ad 3. *Pruntrut Kantonsschule. Bauliche Verbesserungen.* Bewilligter Kredit Fr. 26,762. Gesamtkosten Fr. 26,304. 15. Sämtliche Arbeiten sind im Laufe des Jahres vollendet worden.

ad 4. *Bern Hochschule. Neubau.*  
 Bewilligter Kredit . . . . . Fr. 500,000.—  
 Erlös von der alten Hochschule " 500,000.—  
 Beitrag der Gemeinde Bern . . " 200,000.—  
 Erlös für verkaufte Exemplare der  
 Festschrift . . . . . " 393. 55  
 Total Fr. 1,200,393. 55

Im Berichtsjahr sind die neu ausgebauten Archive im Souterrain vollendet worden. Die diesjährigen Ausgaben betragen Fr. 2179. 60, die Gesamtausgaben bis Ende 1909 Fr. 1,198,712. 75.

ad 5. *Hofwil Seminar. Neues Gebäude für Abwart und Handfertigkeit.* Bewilligter Kredit und Einnahmen Fr. 35,480. 35. Die Räumlichkeiten sind zum Teil bereits im August bezogen worden. Die Abrechnung erfolgt im nächsten Jahr. Sie wird im Rahmen der Kreditsumme bleiben. Bis Ende 1909 sind Franken 25,633. 05 angewiesen worden.

ad 6. *Saignelégier Amthaus und Gefängnis. Kanalisation.* Bewilligt Fr. 1000. Die Arbeiten sind vollendet. Die Kosten werden die Kreditsumme nicht überschreiten.

ad 8. *Belp Zimmermannshaus. Renovation.* Kredit und Einnahmen Fr. 6780. 90. Sämtliche Arbeiten sind ausgeführt.

ad 10. *Münchenbuchsee Taubstummenanstalt. Erweiterung. Neues Lehrgebäude.* Kredit und Einnahmen Fr. 200,102. 40. Das Lehrgebäude wurde im Januar fertig eingedeckt, und im Oktober konnte das Gebäude bezogen werden; ebenso der Verbindungsbaus zwischen altem und neuem Gebäude nebst Abortanlage. Ende Jahres begann der Umbau der bisherigen Küche zu Badezwecken. Zuletzt kommen dann auch die übrigen Umbauten im alten Gebäude zur Ausführung. Der neue Schweinstall, die Wagenremise und das Holz- und Kohlenhaus sind in der Hauptsache vollendet. Da in Münchenbuchsee ausser den früher angekauften 8 Minutenliter Hochdruckwasser kein Wasser zu kaufen war, wurde für die auf dem Anstalsareal entspringende Quelle ein hydraulisches Pumpwerk errichtet, welches nun die Anstalt mit zirka 25 Minutenliter hinreichend mit gutem Quellwasser versorgt.

Die Baukosten betragen bis Ende 1909 Franken 125,902. 55. Voraussichtlich wird der Kredit ausreichen. Die Möblierung der neuen Räume wird um den dafür bewilligten Kredit von Fr. 40,000 ausgeführt werden können.

ad 13. *Pruntrut Lehrerseminar. Aborte und Wascheinrichtung.* Kredit und Einnahmen Fr. 5020. Ausführungskosten Fr. 5007. 15. Die Arbeiten sind vollendet.

ad 14. *Tavannes II. Zeughaus. Neubau.* Kredite Fr. 64,632. 15. Ausführungskosten inklusive elektrische Beleuchtung ebensoviel.

ad 15. *Bern Militäranstalten. Elektrische Beleuchtung.* Bewilligte Kredite zusammen Fr. 57,736. 20. Im Berichtsjahr ist die Motorenanlage im Zeughaus und das elektrische Licht in der Soldatenkantine installiert worden. Die bis Ende 1909 angewiesenen Kosten belaufen sich auf Fr. 57,533. 90.

ad 16. *Burgdorf Salzmagazin. Umbau.* Kredit und Einnahmen Fr. 34,110. Der Umbau ist vollendet; die Abrechnung kann aber erst im Jahr 1910 abgeschlossen werden. Die Ausführungskosten werden unter dem Kredit bleiben.

ad 19. *Bern Tierarzneischule. Einrichtung eines Laboratoriums etc.* Kredit Fr. 2500. Ausführungskosten Fr. 2549. 80. Die Arbeiten sind vollendet.

ad 25. *Köniz Schlossscheune. Neue Einfahrt und Dachkonstruktion.* Kredit Fr. 24,500. Die Bauten wurden Ende Juni vollendet. Die Abrechnung beträgt Fr. 24,497. 75.

ad 26. *Längeneybad. Scheune und Stallungen. Umbau.* Kredit Fr. 10,000. Die Arbeiten sind ausgeführt. Die Abrechnung erfolgt im Jahr 1910.

ad 27. *Bern botanischer Garten. Gewächshäuser; neue Warmwasserheizung.* Kredit und Einnahmen Fr. 10,621. 80. Die Anlage ist auf den 15. Juli vollendet worden. Die neue Heizanlage hat sich bis jetzt gut bewährt. Die Gesamtausgaben betragen Fr. 10,611. 10.

ad 30. *Bern Rathaus. Renovation des Treppendaches.* Kredit Fr. 4000. Die Arbeiten sind fertig erstellt; die Abrechnung kann aber erst 1910 aufgestellt werden.

ad 31. *Landorf Erziehungsanstalt. Neuer Badweiher.* Kredite Fr. 2218. 55. Kosten ebensoviel.

ad 32. *Bern Frauenspital. Wäscherei- und Desinfektionsanlage.* Kredit und Einnahmen Fr. 30,115. 45. Die neuen Anlagen sind fertig und funktionieren gut. Einige Ergänzungsarbeiten können erst im nächsten Jahr ausgeführt werden.

ad 36. *Rütti Molkereischule. Käsespeicher; neue Balkenlage.* Kredit und Einnahmen Fr. 6030. Die Arbeiten sind zum grössten Teil ausgeführt. Die Abrechnung kann erst pro 1910 aufgestellt werden.

ad 37. *Heimenschwand Pfrundbrunnen. Quellenfassung.* Kredit Fr. 1230. Gesamtausgaben Fr. 1202. 15.

ad 38. *Münsingen Irrenanstalt. Schlossmühle Umbau.* Kredit Fr. 6500. Ausführungskosten Fr. 6487. 70. Die Mühle mit der Turbinenanlage konnte teilweise im Spätjahr wieder in Betrieb gesetzt werden.

ad 39. *Thorberg Strafanstalt. Neue Warmwasserheizung.* Kredit Fr. 8000. Ausführungskosten Franken 8002. 20. Die Anlage ist fertig.

ad 42. *Bern ehemalige Landjägerhauptwache. Umbau.* Kredit Fr. 40,000. Bis Ende 1909 waren die Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten zum grössten Teil fertig. Die übrigen Arbeiten sollen zum Bezug der Magazinräume auf 1. Mai 1910 vollendet werden.

ad b, 2. *Waldau Irrenanstalt. Schlafkammern im Dachstock des Hauptgebäudes.* Kredit Fr. 5000. Ausführungskosten Fr. 5017. Die Arbeiten sind fertig.

ad 3. *Waldau Irrenanstalt. Neuer Wäscheaufzug.* Kredit Fr. 2000. Gesamtkosten Fr. 1934. 30.

ad 4. *Bellelay Irrenanstalt. Verschiedene Verbesserungen und Neueinrichtungen.* Kredite Fr. 22,066. 10. Die Arbeiten im Anstaltsgebäude und die 3 Frauen- und 2 Männerhallen sind ausgeführt. Der Ausbau der alten Schmiede zu einem Schulhaus mit Wohnung wird bis Frühjahr 1910 vollendet.

ad 5. *Waldau Irrenanstalt. Elektrische Beleuchtung und Zentralheizung.* Kredit und Einnahmen Fr. 175,105. Bis Ende 1909 verausgabt Fr. 140,997. 40. Die neuen Einrichtungen sind fertig und funktionierten bis dahin gut. Die Abrechnung kann 1910 gegeben werden.

ad 6. *Waldau Irrenanstalt. Neue Wachstationen und Umbau des sog. Stöckli.* Kredit Fr. 94,000. Ausführungskosten Fr. 93,952. 50.

ad 7. *Waldau Irrenanstalt. Umbau und Erweiterung der Wäscherei.* Kredit Fr. 70,000. Im ganzen fertig; bis Ende 1909 bezahlt Fr. 68,225. 75.

ad 8. *Waldau Irrenanstalt. Badeeinrichtung für die Männerabteilung.* Kredit Fr. 13,000. Fertig. Ausführungskosten Fr. 13,056. 05.

ad 9. *Waldau Irrenanstalt. Neue Scheune im Mööslí.* Kredit Fr. 15,500. Vollendet und dem Betrieb übergeben worden. Die Abrechnung erfolgt 1910. Bis Ende 1909 wurden bezahlt Fr. 14,161. 10.

ad 10. *Waldau Irrenanstalt. Umbau der Küchendecke.* Kredit Fr. 9500. Fertig. Ausführungskosten Fr. 9449.

ad 11. *Waldau Irrenanstalt. Neue Veranda beim Althaus.* Kredit Fr. 5600. Ausführungskosten Fr. 5646. 75. Vollendet.

ad 12. *Bellelay Irrenanstalt. Neuer Sommerstall.* Kredit Fr. 2900. Der Stall konnte im Herbst bezogen werden. Im Frühjahr 1910 sind noch einige Umschwungs- und Entwässerungsarbeiten auszuführen.

ad 13. *Bellelay Irrenanstalt. Neue Küchendecke etc.* Kredit Fr. 8500. Hauptkonstruktion ausgeführt. Die Vollendung erfolgt Frühjahr 1910.

ad 14. *Bellelay Irrenanstalt. Neues Waschhaus.* Kredit Fr. 3000. Bis auf einige kleine Vollendungsarbeiten fertig und zur Benutzung übergeben. Die Abrechnung folgt 1910.

### c. Vorschussrubrik A i 6 (Grundbuchwesen).

Für die Grundbuchbereinigung waren vielerorts die Bureaulokalitäten und vorhandenen Einrichtungen der Amtsschreibereien ungenügend, so dass Verbesserungen notwendig waren. Die daherigen Ausgaben werden auf Vorschussrubrik A i 6 (Amtsschreibereien) gebucht. Im Berichtsjahr wurden hierfür an Krediten bewilligt Fr. 8845. 15 und daraufhin bis Ende 1909 ausgeführt und für Arbeiten in den Amtsgebäuden von Aarberg, Bern, Interlaken, Frutigen, Nidau bezahlt Fr. 1566. 10.

**Neue Projekte und Kostenvoranschläge zu Neu- und Umbauten** sind im Laufe des Jahres unter anderm folgende ausgearbeitet worden:

1. *Witzwil Strafanstalt, neue Frchtscheune.*
2. *Erlach Erziehungsanstalt, neue Frchtscheune mit Stallungen, Knechtenwohnung und Einfahrt.*
3. *Rütti landwirtschaftliche Schule, Einrichtung von Schlafsaalen im Dachstock des Hauptgebäudes.*
4. *Freibergen Waisenhaus „Les Côtes und Belfond“, Planaufnahmen für Umbauten und Erweiterungen.* Voranschlag für Les Côtes Fr. 140,000, für Belfond Fr. 115,000.
5. *Leubringen-Evilard Maison Blanche.* Asyl für schwächliche und kranke Kinder. Voranschlag Fr. 125,000.
6. *Münster altes Gefängnisgebäude.* Umbau für das Betreibungsamt. Voranschlag Fr. 18,000.
7. *Bern Rathaus.* Neueinrichtung der alten Obergerichtsräume etc. für die Staatskanzlei und das Archiv. Voranschlag Fr. 6500.
8. *St. Johannsen Strafanstalt.* Wiederaufbau der abgebrannten Frchtscheune.

- |  |  |
|--|--|
| 9. <i>Witzwil Strafanstalt.</i> Werkstattengebäude.      | 13. <i>Heiligenschwendi Heilanstalt für Tuberkulöse.</i> |
| 10. <i>Frutigen Amthaus.</i> Umbau und Aufbau eines      | Neubau für Vergrösserung der Anstalt.                    |
| II. Stockwerkes. Voranschlag Fr. 36,000.                 |  |
| 11. <i>Bern Rathaus.</i> Umbau.                          | 14. <i>Bern botanischer Garten.</i> Neue Abortanlagen.   |
| 12. <i>Wabern Erziehungsanstalt Viktoria.</i> Neubau für | Voranschlag Fr. 9000.                                    |
| Vergrösserung der Anstalt.                               | 15. <i>Waldau Irrenanstalt.</i> Neue Küchenanlage und    |
|  | Erweiterung der Anstalt.                                 |

## 2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Art.	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude . . . . .	165,000	—	504	40	165,516	45
2. Pfarrgebäude . . . . .	70,000	—	543	—	70,536	65
3. Kirchengebäude . . . . .	7,000	—	—	—	12,754	60
4. Öffentliche Plätze . . . . .	1,000	—	—	—	392	10
5. Wirtschaftsgebäude . . . . .	25,000	—	—	—	24,997	10
6. Pfrundloskäufe . . . . .	—	—	—	—	—	—
	268,000	—	1,047	40	274,196	90
	<i>Mehrausgaben somit</i>				5,149	50
herrührend von Art. 3, Kirchengebäude, mit folgenden Posten :						
a) <i>Loskauf</i> für das <i>Kirchenchor Scherzlig</i> . . . . .					1,250	—
b) <i>Loskauf</i> und <i>Renovationsbeitrag</i> für das <i>Kirchenchor Habkern</i> . . . . .					10,000	—
c) <i>Neues Gewölbe</i> etc. am <i>Kirchenchor Reutigen</i> . . . . .					865	85
d) Kleinere Reparationen und Dachunterhalt . . . . .					638	75
	<i>Total</i>				12,754	60

Diese Ausgaben beruhen auf vorangegangenen Beschlüssen oberer Behörden auf Antrag der Finanzdirektion.

Zu der Besorgung der Neu- und Umbauten, des Unterhaltes der Staatsgebäude und der Anfertigung von Projekten und Kostenvoranschlägen zu Neu- und Umbauten kam die Begutachtung einer grossen Zahl von Projekten und Abrechnungen für Schulhäuser, Turnhallen, Armenanstalten und Spitäler von Gemeinden und Korporationen.

## 3. Hochbaupolizei.

Gemäss Gesetz vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion folgenden Vorlagen von Gemeinden die Genehmigung:

*Bern*, Strassen- und Alignementsplan für die vordere Lorraine ;  
*Interlaken*, Alignementsplan für eine neue Quaistrasse bei der Station Interlaken-Ost ;  
*Diesse*, Elektrizitätsreglement ;  
*Ittigen*, Bau- und Alignementsreglement ;  
*Worb*, Baureglement ;  
*Thun*, Alignementsplan für die neue Pestalozzistrasse ;  
*Münster*, Ergänzung des Alignementsplanes ;  
*Bern*, Strassenplan für das Marzilimoos und Umgebung mit Dalmazi, nebst Vorschriften für die Überbauung des Marzilimooses ;  
*Steffisburg*, Alignementsplan für den Bezirk Schwäbisch-Bernstrasse, Änderungen ;

*Steffisburg*, Alignementsplan für den Bezirk Glockenthal-Au ;  
*Nidau*, Abänderung des Alignementsplanes ;  
*Köniz*, Alignementsplan für den Strassenzug Liebefeld-Waldegg ;  
*Genevez*, Elektrizitätsreglement ;  
*Interlaken*, Alignementsplan für die Niesenstrasse und die Friedrichstrasse ;  
*Matten* bei *Interlaken*, Alignementspläne für das Ägerensträssli und für zwei Verbindungsstrassen bei der sogen. Mattenöle ;  
*Zollikofen*, Alignementsplan für den Bezirk westlich der Bern-Zollikofen-Strasse zwischen der Backsteinfabrik und der Amtsgrenze Bern-Fraubrunnen ;  
*Spiez*, Baureglement ;  
*Bern*, Alignementsplan für das Breitenrain-Brunnergut ;  
*Büren*, Alignementsplan für den Trappetenweg ;  
*Seedorf*, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftstation ;  
*Zäziwil*, Baureglement ;  
*Pieterlen*, Reglement für die Wasserversorgung ;  
*Kirchberg*, Elektrizitätsregulativ ;  
*Courtételle*, Elektrizitätsregulativ ;  
*Bern*, Alignementsplan für den Brunnhofweg.

Ausser diesen Vorlagen war eine Menge beanstandeter Baugesuche und Rekurse aus Stadt und Land zu behandeln, teils direkt zu entscheiden, teils zur Antragstellung an den Regierungsrat als Rekursinstanz.

## D. Strassen- und Brückenbau.

## 1. Neubauten und Korrektionen.

Art.	Strassen	Budgetkredit	Einnahmen		Ausgaben	
			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Emmebrücke zu Kirchberg, Neubau		225,000	—	—	—	—
2. Cœuve-Damphreux, Korrektion		6,474	05	1,097	60	
3. Münster-Gänsbrunnen, Birsbrücke		—	—	500	—	
4. Montfaucon-Pré-Petitjean, IV. Klasse, Neubau		—	—	3,200	—	
5. Tramelan-Saignelégier, Stützmauer zu Tramelan-dessus		—	—	1,800	—	
6. Saignelégier-Goumois, Kanalisation in Saignelégier		—	—	1,900	—	
7. Tavannes-Münster, Trottoir und Schalen in Tavannes		—	—	10,000	—	
8. Les Genevez Verbindungsstrasse, IV. Klasse, Korrektion		—	—	5,533	—	
9. Delémont-Courrendlin-Vicques, Kanalisation in Courrendlin		—	—	982	—	
10. Saugern-Angenstein, Trottoir und Schalen in Laufen		—	—	1,400	—	
11. Dittingen Verbindungsstrasse, Neubau		—	—	5,000	—	
12. Delémont-Soyhières, Trottoir und Schalen in Delsberg		—	—	420	75	
13. Pruntrut-Damvant, Korrektion zu Cheveney		—	—	254	25	
14. Haslebergstrasse (Brünig-Hohfluh), IV. Klasse, Neubau		—	—	8,289	05	
15. Haslebergstrasse (Golderen-Reute), IV. Klasse, Neubau		—	—	8,010	—	
16. Grosse Scheideggstrasse (Grindelscherm-Rosenlau), IV. Klasse, Neubau		—	—	12,026	—	
17. Lauterbrunnen-Wengi, IV. Klasse, Neubau		—	—	5,000	—	
18. Hofstetten-Ried-Hünibach-Wartboden, IV. Klasse, Neubau		—	—	8,916	45	
19. Rubigen-Worb, Korrektion		—	—	1,157	10	
20. Diemtigentalstrasse, IV. Klasse, Thiermattenbrücke		—	—	4,400	75	
21. Saanen-Gstaad, Kanalisation zu Gstaad		—	—	2,000	—	
22. Lenk-Oberried, IV. Klasse, Rohrbrücke		—	—	762	60	
23. Rawilpass, Korrektion Fallweid-Iffigenalp		—	—	3,000	—	
24. Rawilpass, Dorfbrücke zu Lenk		—	—	8,965	80	
25. Sumiswald Bahnhofstrasse, IV. Klasse, Neubau		—	—	15,010	—	
26. Sumiswald-Schonegg, IV. Klasse, Neubau		—	—	3,841	30	
27. Rüegsbach-Sumiswald, IV. Klasse, Neubau		—	—	10,000	—	
28. Burgdorf-Gomerkinden, Entwässerung zu Oberburg		—	—	3,000	—	
29. Aarwangen-Niederbipp, Korrektion beim Klebenhof		—	—	3,807	95	
30. Wynigen-Hofholz, IV. Klasse, Korrektion		—	—	6,012	95	
31. Kehrsatz-Belp, Gürbebrücke		—	—	1,335	—	
32. Eimatt-Betlehem-Freiburgstrasse, IV. Klasse, Neubau		—	—	12,000	—	
33. Schwarzenburg-Ryffenmatt, Korrektion		—	—	16,342	80	
34. Thalgrat-Kirchdorf, Neubau		—	—	1,577	15	
35. Köniz-Niedermuhleren, IV. Klasse, Neubau		—	—	1,495	55	
36. Köniz-Liebefeld, IV. Klasse, Korrektion		—	—	2,000	—	
37. Schüpfen-Ziegelried, IV. Klasse, Neubau		—	—	2,000	—	
38. Neuhaus-Zihlbrück, Dohlen und Schalen zu Gals		—	—	6,612	55	
39. Gampelen-Cudrefin, Versteinung und Walzung		—	—	13,527	34	
40. Brückenuntersuchungen		—	—	1,914	70	
41. Laupen-Bösingen, Sensebrücke, Neubau		—	—	5,106	—	
42. Sorbach-Pfaffenmoos, IV. Klasse, Neubau		—	—	1,896	75	
43. Büren-Oberwil, Korrektion		—	—	500	—	
44. St. Immer, rue des Marronniers, Versteinung und Kanalisation		—	—	1,282	30	
45. Kalkstetten-Guggersbach, Sensebrücke, Neubau		618	70	—	—	
46. Thun-Gwatt, Hauszurücksetzung in Dürrenast		—	—	1,500	—	
47. Schwanden bei Brienz, Strassen IV. Klasse, Neubau		—	—	408	55	
48. Boltigen-Bulle, Hauszurücksetzung zu Eschi		—	—	150	—	
49. Thierachern-Blumenstein, Hauszurücksetzung zu Uebischi		—	—	500	—	
50. Hof-Susten, Neubau, Vorarbeiten		—	—	50	—	
51. Trubschachen-Ilfissteg, IV. Klasse, Neubau		—	—	800	—	
52. Nidau-Safneren, Korrektion zu Madretsch		—	—	2,200	—	
53. Reutigen-Oberstocken, Hauszurücksetzung zu Reutigen		—	—	500	—	
		Übertrag	232,092	75	217,166	99

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art.	Übertrag	232,092	75	217,166 99
54. Krattighalden-Unterseen, Hauszurücksetzung zu Leissigen	—	—	800	—
55. Thun-Dornhalden, Haslestutzkorrektion	—	—	100	—
56. Steffisburg-Schwarzenegg, Korrektion	—	—	315	75
57. Guttannen Dorfbrücke über die Aare, IV. Klasse, Erneuerung	—	—	2,100	—
58. Wabern-Kehrsatz, Korrektion	—	—	2,000	—
59. Moutier-Pichoux, Korrektion	—	—	2,363	50
60. Frutigen-Kandersteg, Verbesserung	—	—	1,621	30
61. Röschenz-Metzerlen, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,600	—
62. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion	—	—	1,000	—
63. Thurnen-Lohnstorf, Korrektion	—	—	174	—
64. Pruntrut-Delle, Kanalisation in Bonecourt	—	—	25	—
65. Grünenmatt Grünebrücke, Neubau	—	—	409	10
66. Frutigen-Adelboden, Verbreiterung	—	—	148	95
67. Rüeggisberg-Hasli, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,600	—
68. Brandöschgrabenstrasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	46	—
69. Damphreux-Lugnez, Hausversetzung in Damphreux	—	—	500	—
70. Gwatt-Spiez, Kanalisation zu Spiez	—	—	31	50
71. Wimmis-Spiez, Kanalisation zu Wimmis	—	—	45	—
72. Mötschwil-Hindelbank, IV. Klasse, Neubau	—	—	20	70
	Total	232,092	75	232,067 79
	Unverwendet	—	—	24 96

Wie ersichtlich, hat man sich im Rahmen des Budgets gehalten. Dies war nur durch entsprechende Beschränkung der Zahlungen möglich. Die meisten in der Zusammenstellung figurierenden Objekte sind teilweise schon längere Zeit fertig. Auf Ende 1909 bestehen für bewilligte und zum Teil ausgeführte, aber noch nicht bezahlte Bauten noch Verpflichtungen im Gesamtbetrag von rund Fr. 637,000. Davon wurden im Berichtsjahr bewilligt Fr. 162,770.

Der Bewilligung harren noch 140 ältere und neuere vorliegende Projekte, darunter einige sehr kostspielige, im Voranschlag von zusammen rund 10 Millionen Franken. Neue grössere Objekte wurden im Berichtsjahr nicht in Angriff genommen, sondern blos bereits angefangene Bauten vollendet.

## 2. Unterhalt.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art.						
1. Wegmeisterbesoldungen	509,000	—	280	75	503,961	15
2. Strassenunterhalt	470,000	—	12,652	45	482,668	40
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	85,000	—	4,000	70	88,966	25
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	25	—	4,094	52
5. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	—	—	12,482	30	5	—
	Total	1,069,000	—	29,441	20	1,079,695 32

Die Minderausgaben von Fr. 18,745.88 verteilen sich auf:

1. Wegmeisterbesoldungen (zum grössten Teil daraus resultierend, dass weniger Strassen IV. Klasse in Wegmeisterunterhalt übernommen wurden, als im Budget angenommen worden war)	5,319	60
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	34	45
4. Verschiedene Kosten	930	48
5. Dazu <i>Mehreinnahmen</i> für altes Strassenterrain	12,477	30
Überschreitung Art. 2: Strassenunterhalt	15	95

Wie bereits im letztjährigen Verwaltungsbericht erwähnt, wurden im Frühjahr 1909 eine neue (zweite) Dampfstrassenwalze und eine dritte Steinbrechmaschine angeschafft, erstere von King & Cie. in Zürich, letztere von U. Ammann in Langenthal. Die Walze (Compoundmaschine) hat 8 Tonnen Leer- und 10 Tonnen Dienstgewicht. Sie kostete Fr. 14,500. Dazu kamen noch besonders berechnete Materialien und Werkzeuge im Kostenbetrag von Fr. 714. 85. Der Steinbrecher kostete Fr. 3500. Für den Transport und Antrieb des Brechers wird statt eines besonderen Lokomobils die Walze benutzt. Bei Schnee muss allerdings für den Transport ein Lokomobil oder Pferdebespannung zu Hülfe gezogen werden. Es stand auch die Anschaffung eines Autobrechers in Frage, man nahm aber vorläufig davon Umgang, weil diese Neuerung noch der Erprobung bedarf. Der Staat besitzt nun 2 Dampf- und 2 Pferdewalzen, sowie 3 Steinbrecher.

Die Anno 1897 angeschaffte Fowlersche Walze von 13 Tonnen war im Jahre 1909 wie in den letzten Jahren im Jura tätig, die neue im Simmental und im Amt Konolfingen; der im Jahre 1905 angekauft Brecher in Frutigen, der 1907 gekaufte am Schwarzwasser und Seeligraben und der neue im Amt Konolfingen und im Simmental; die erste Pferdewalze (aus Stein) arbeitete im Emmental und Oberaargau, die zweite (in Eisenbeton von 3,8 Tonnen) im Amt Seftigen. Zu diesen Walzungen stellen die betreffenden Gemeinden die notwendige Bespannung, Aushülfe und das Wasser.

Die Leistungen aller dieser Maschinen waren befriedigende; letztere haben sich für einen den modernen Bedürfnissen genügenden Strassenunterhalt als notwendig und zweckmässig erwiesen. Die däherigen Arbeiten sind nachstehend so gut wie möglich zusammengestellt.

### Walzungen.

Ort der Walzung	Gewalzte			Walzkosten				Bemerkungen
	Strassen-Länge	Strassen-Fläche	Material	Total	per Laufmeter	per m <sup>3</sup> aufgebrachtes Material	per m <sup>2</sup> Strasse	
Zweisimmen . . . . .	Laufmeter 944	m <sup>2</sup> 5,219	m <sup>3</sup> 434	Fr. 3,548. 70	Fr. 3.75	Fr. 8.17	Fr. 0.68	Dampfwalze gemietet, Material und Fuhr inbegriffen.
Amt Konolfingen . . . . .	8,347	25,041	948.5	637.05	0.76	0.67	0.025	Eigene Dampfwalze, exklusive Material, Fuhr und Wasserslieferung.
Bern, Kirchenfeldbrücke .	250	1,850	123	1,746. —	7.00	14.90	0.94	Dampfwalze gemietet, Kieslieferung inbegriffen.
Gampelen-Witzwil . . . . .	3,700	18,500	2464.5	3,922. 15	1.06	1.59	1.59	Dampfwalze d. Staates ohne Steinmaterial.
Jura . . . . .	13,960	55,090	4537	8,095. 40	0.58	0.147	1.47	Dampfwalze d. Staates ohne Kiesmaterial.
Lohnstorf . . . . .	370	1,850	110	550. —	1.48	5.00	0.30	Pferdewalze, Kiesfuhr inbegriffen.
Wattenwil . . . . .	1,100	4,950	250	1,950. —	1.77	7.80	0.40	id.
Aarwangen . . . . .	200	700	40	135. —	0.675	3.38	0.18	id.
<b>Total</b>	<b>28,871</b>	<b>113,200</b>	<b>8907</b>	<b>20,584. 30</b>				

Generelle Durchschnittskosten lassen sich bei den ungleichen Faktoren dieser Zusammenstellung nicht gut berechnen.

### Kiesrüstungen.

Materialrüstungen mit den Brechmaschinen.

Ort der Rüstungen	Quantität m <sup>3</sup>	Kosten		
		Total	per m <sup>3</sup>	Fr.
Frutigen . . . . .	611	Fr. 3,488	Rp. 80	Fr. 5.71
7 Gruben im Amt Konolfingen . . . . .	948.5	2,674	05	2.82
Seeligraben und Schwarzwasser bei Rüschegg . . . . .	2350	7,290	—	3.10
Studen-Kiesgrube . . . . .	1000	3,280	90	3.30
<b>Total</b>	<b>4909.5</b>	<b>16,733</b>	<b>75</b>	<b>—</b>

Durch Wegmeister wurden gerüstet . . . . .	31,032 m <sup>3</sup>
Durch Hülfsarbeiter wurden gerüstet . . . . .	40,600 m <sup>3</sup>
Von Privaten gekauft . . . . .	3,868 m <sup>3</sup>
<b>Total Kiesverbrauch</b>	<b>75,500 m<sup>3</sup></b>

davon je zur Hälfte Schlagkies und Wurfkies.

Durchschnittliche Kosten für Wurfkies Fr. 2.35, für Handschlagkies Fr. 3.70 per m<sup>3</sup>.

### Staubbekämpfung.

Der feuchte Sommer 1909 machte daherige Massnahmen weniger notwendig, als man im Frühjahr angenommen hatte. Vom Staat sind folgende Arbeiten ausgeführt oder subventioniert worden:

Ort	Material	Kosten per m <sup>2</sup> Strasse	Behandelte Strassenfläche	Bemerkungen
Rechtsufrige Thunerseestrasse .	Wasser	Fr. —	m <sup>2</sup> —	Staat durch Wegmeister mit Sprengwagen.
Grosshöchstetten . . . . .	"	0.02	5,200	Gemeinde. Sprengwagen.
Thun . . . . .	Teer	0.12	1,250	Gemeinde. Gut, aber nicht überall anwendbar.
Burgdorf . . . . .	Chlorkalzium	0.06	6,120	Gemeinde. Auch gut, aber etwas umständlich.
Bern und Umgebung . . . . .	"	0.10	33,900	Gemeinde. Auch gut, aber etwas umständlich.
" " "	Ephigrit	0.20	1,930	Gemeinde. Gut, leicht anwendbar.
Choindez-Delsberg-Soyhières .	Teer	0.23	4,794	Staat, ohne Einrechnung d. Maschine Fr. 526.30.

Die Frage der Verbesserung des Strassenunterhaltes ist zurzeit der Gegenstand von Verhandlungen von Baubehörden und Technikern der ganzen Kulturregion. Sie stand auf der Tagesordnung einer im Berichtsjahr in Genf abgehaltenen Konferenz der westschweizerischen Kantone und findet sich im Programm des 1910 in Brüssel stattfindenden Strassenkongresses. Bei den grösseren Ansprüchen des modernen Verkehrs muss immer mehr eine grössere Sorgfalt in der Auswahl und Verwendung der Baumaterialien sowie in der Besorgung der vorkommenden Arbeiten Platz greifen, was auch zu grösseren finanziellen Opfern führt.

Die Länge der Staatsstrassen betrug auf Ende des Berichtsjahrs 2175 km, diejenige der mit Staatswegmeistern bedienten Strassen VI. Klasse 478 km.

Als Verbindung III. Klasse wurde in Staatseigentum und Unterhalt übernommen das von den schweizerischen Bundesbahnen neuerstellte 500 m lange Strassenstück vom bisherigen Niveauübergang der Signau-Langnau-Straße beim Bahnhof Langnau ostwärts südlich der Bahn nach und dann unter dieser durchführend bei der hintern Gerbe in die Staatsstraße (Hinter Dorfstraße) mündend und dafür das durch den Bahnhofumbau und die Aufhebung des bisherigen Niveauüberganges abgeschnittene Stück Staatsstraße

von 360 m Länge an die Bundesbahnen und die Gemeinde Langnau abgetreten.

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

Seedorf-Lobsigen-Aarberg . . .	Länge	3,550 m
Montfaucon-Pré-Petitjean . . .	"	1,110 m
Trub-Fankhausgraben . . . .	"	38,50 m
Schwarzenburg-Riffenmatt . .	"	78,00 m
<b>Total</b>	<b>"</b>	<b>16,310 m</b>

Bezüglich Strassenpolizei gab es eine grosse Anzahl Bewilligungsgesuche zur Vornahme von Um- und Anbauten sowie Erstellung von Neubauten an öffentlichen Strassen und Wegen zu behandeln, meistens in Antragstellung an den Regierungsrat. In verschiedenen Fällen sind wegen Widerhandlungen gegen strassenpolizeiliche Bestimmungen Anzeigen eingereicht worden.

Mehrere Polizeireglemente von Gemeinden mit strassenpolizeilichen Bestimmungen sind zuhanden des Regierungsrates begutachtet und von diesem genehmigt worden.

## E. Wasserbau.

Art.	Wasserbauten	Einnahmen		Ausgaben	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	<b>a. Bauten des Staates.</b>				
1. Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt		—	—	12,180	99
2. Verschiedene Objekte		1,108	65	10,026	75
	<i>Total</i>	<i>1,108</i>	<i>65</i>	<i>22,207</i>	<i>74</i>
	<b>b. Beiträge an Bauten von Gemeinden.</b>				
3. Ilfiskorrektion Emmenmatt-Kröschchenbrunnen		10,000	—	17,960	25
4. Gürbe vom Quellengebiet Belp, Verbauung		49,754	89	50,138	82
5. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung		38,290	—	147,858	85
6. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg		32,000	—	29,444	04
7. Reichenbach im Gschwandenmaad, Verbauung		5,600	—	1,296	70
8. Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten		9,645	—	3,209	30
9. Erlibach im Kiental, Verbauung		21,714	80	9,621	85
10. Simmekorrektion zu Boltigen (Giseley-Simmenegg)		9,865	—	19,000	—
11. Aare- und Zulgkorrektion zu Steffisburg		13,479	84	22,300	—
12. Dürrbach zu Bowil, Korrektion		17,460	80	38,163	55
13. Wildeneigraben zu Bowil, Verbauung		15,853	75	15,209	40
14. Röthenbach in der Oberei, Verbauung		5,387	37	—	—
15. Hornbach zu Wasen, Verbauung		11,700	—	19,811	35
16. Dorfbach zu Attiswil, Verbauung		10,320	—	8,000	—
17. Dorfbach zu Oberbipp, Verbauung		8,000	—	14,000	—
18. Aarekorrektion Elfenau-Bern		8,308	75	4,956	65
19. Schwarzwasser bei Rüscheegg, Korrektion		8,700	—	24,548	10
20. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane		17,507	50	41,437	15
21. Birskorrektion in der Gemeinde Court		6,504	88	1,731	40
22. Birskorrektion „au Bois du Treuil“		180	—	—	—
23. Birskorrektion zu Liesberg		870	—	—	—
24. Birskorrektion zu Zwingen		2,009	20	2,456	—
25. Lüsselkorrektion Kantonsgrenze-Birs		2,693	36	7,748	40
26. Allenbach zu Adelboden, Schwellenbauten		—	—	1,800	—
27. Leimbach zu Frutigen, Verbauung		—	—	4,000	—
28. Kanderkorrektion Engstligen-Kien		—	—	147	—
29. Wildbäche zu Wengi, Verbauung		7,700	—	19,242	10
30. Lombach-Verbauung (unterer Lauf)		3,973	65	8,775	50
31. Gürbekorrektion Belp-Stockmatt		6,933	10	13,388	70
32. Gürbe im Tal, Unterhalt		—	—	748	15
33. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki		182	—	2,565	80
34. Kanderkorrektion Kien-Stegweid		117,438	10	64,699	95
35. Trub und Zuflüsse, Verbauung		38,000	—	29,408	20
36. Emmekorrektion Kemmeriboden-Solothurn Grenze		38,610	—	110,392	95
37. Aare Meiringen-Brienz, Schwellenunterhalt		2,079	90	4,239	50
38. Dorfbach zu Safneren, Korrektion		—	—	1,760	68
39. Simmekorrektion Lenk-Oberried		179	91	2,304	41
40. Hugeligraben zu Saanen, Verbauung		—	—	2,995	30
41. Kurzeneigraben auf der Kurzeneialp, Verbauung		340	—	492	70
42. Grubenbach zu Saanen, Verbauung		5,200	—	8,861	30
43. Sensekorrektion bei Laupen, Neubau der Strassenbrücke		8,500	—	—	—
44. Grüne bei Sumiswald, Verbauung		2,150	—	3,313	05
45. Sonceboz Tarreau de la Maure, Korrektion		10,120	—	8,800	—
46. Bösbach zu Steffisburg, Korrektion		3,799	05	6,648	35
47. Hünibach zu Hilterfingen, Korrektion		9,520	—	16,660	—
48. Dorfbach zu Steffisburg, Korrektion		3,293	20	5,763	10
49. Kurzengraben bei Wasen, Verbauung		2,380	—	3,967	50
50. Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion		10,044	90	14,329	20
	Übertrag	577,397	60	836,402	99

Art.	Wasserbauten	Übertrag	Einnahmen		Ausgaben	
			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
51. Biembach zu Hasle, Verbauung		—	—	—	3,274	45
52. Riedernbach zu Oberhofen, Verbauung		8,000	—	—	15,697	15
53. Biglenbach beim Metzgerhüsi, Korrektion		—	—	—	124	40
54. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau		—	—	—	6,540	15
55. Simmekorrektion zu Zweisimmen		—	—	—	340	80
56. Zulg zu Steffisburg, Umbau der Müllerschwelle		20,000	—	—	10,000	—
57. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung		1,180	—	—	2,042	05
58. Lombachverbauung (oberer Lauf)		1,168	55	—	23,312	95
59. Lauibach bei Meiringen, Verbauung		3,600	—	—	6,300	—
60. Doubskorrektion zu Ocourt		4,905	95	—	16,353	20
61. Oenz zu Bollodingen, Hochwasserkanal		—	—	—	2,000	—
62. Simmekorrektion zu St. Stephan		—	—	—	137	80
63. Biberzenkorrektion in der Gemeinde Rüti		1,971	50	—	5,131	15
64. Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr		92	25	—	276	50
65. Tscherzisbach bei Gsteig, Verbauung		—	—	—	278	20
66. Sagi- und Wydenbach zu Lauterbrunnen, Korrektion		3,920	—	—	23	70
67. Saanekorrektion Laupen-Oltigen		—	—	—	8,948	23
68. Zelgbach bei St. Stephan, Verbauung		—	—	—	385	—
69. Sund- und Birrengraben bei Beatenberg, Verbauung		—	—	—	6	75
70. Kauflisbach bei Saanen, Verbauung		1,446	45	—	5,350	20
71. Mattenbach zu St. Stephan, Verbauung		—	—	—	253	—
72. Stämpbach Utzigen-Worblen, Verbauung		—	—	—	453	40
		Total	623,682	30	943,632	07

## Der Rechnungsabschluss für X. G. ist folgender:

Art.	Wasserbauten	Kredit		Einnahmen		Ausgaben		
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
1. Wasserbauten:								
a. Bauten des Staates	320,000	—		1,108	65	22,207	74	
b. Beiträge an Gemeinden				622,573	65	921,424	33	
		320,000	—	623,682	30	943,632	07	
2. Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter	7,400	—		1,313	—	7,679	35	
3. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—		58,479	16	58,479	16	
		Total	327,400	—	683,474	46	1,009,790	58
Der Kredit für Wasserbauten, Art. 1 a und b, betrug						320,000	—	
Die Einnahmen betragen						623,682	30	
Die Totalausgaben betragen						Total	943,682	30
							943,632	07
							50	23
Die Ausgaben Art. 3, Juragewässerkorrektion, sind gedeckt worden mit den Einnahmen von Fr. 18,172. 40 und der Rückvergütung vom Schwellenfonds von Fr. 40,306. 76								
Der Stand des letzteren war am 1. Januar 1909							996,178	76
Zins hiervon pro 1909						Fr. 39,847. 14		
Einnahmen pro 1909						n 18,172. 40		
						Total	Fr. 58,019. 54	
Die Ausgaben pro 1909 betragen							n 58,479. 16	
Verminderung pro 1909							459	62
Stand am 31. Dezember 1909							995,719	14

Die *Aarekorrektion zu Innertkirchen* geht ihrer Vollendung entgegen. An der *Hasleaaare* wurde der Bau der Hirsibrücke beendet und bei Willigen die *Lauibachverbauung* in Angriff genommen. Im *Lammbach zu Brienz* und im *Lombach* bei *Habkern* wurde der Sperrenbau nach dem bisherigen System weiter betrieben und für den Lombach eine neue Kreditvorlage für Ergänzungsbauten genehmigt. Die *Aarschleusen zu Unterseen* zeigten starke Undichtigkeiten und mussten hergestellt werden. Die *Sagebachkorrektion zu Lauterbrunnen* wurde vollendet und die *Widenbachkorrektion* in Angriff genommen. Von der *Leimbachkorrektion zu Frutigen* wurde die zweite Sektion subventioniert und angefangen. Die *Erlibachverbauung im Kienthal* ist vollendet und wird nun voraussichtlich weitere Arbeiten im Oberlauf überflüssig machen. Für die Verlängerung der *Kanderkorrektion* von der Kien aufwärts bis zur Engstligen wurde in Verbindung mit dem Ausbau der untern Flussstrecke bis zum Stauwehr der Bernischen Kraftwerke bei Spiez wiler ein Projekt aufgestellt und vom Bund subventioniert. Der gesamte Kostenanschlag beträgt Fr. 1,150,000 und der bewilligte Bundesbeitrag Fr. 460,000. Die Verbauung des *Klöpfligrabens am Niesen* wurde subventioniert und zum grössten Teil ausgeführt. Über die Wasserstände des *Brienzerssees*, welche von Zeit zu Zeit zu Klagen Anlass geben, sind eingehende Studien gemacht worden. Die Verbauungen am *Kaufisbach zu Saanen*, an der *Zulg ausmündung in die Aare*, an der *Zulg oberhalb Steffisburg* wurden weiter geführt und diejenigen am *Grubenbach zu Saanen*, an der *Müllerschwelle zu Steffisburg*, am *Wildeneigraben und Dürbach zu Bowil* vollendet. An der *Emme*, *Ilfis* und *Trub* ist weiter gearbeitet worden — an der Emme abweichend vom üblichen System an einer Stelle mit armiertem Beton-Leitwerk als Probe. Für Ergänzungen an der *Dorfbachverbauung bei Attiswil* ist eine Projektvorlage von Fr. 18,000 aufgestellt und genehmigt worden. An der *Gürbekorrektion im Gebirge* konnten trotz der ungünstigen Witterung im Sommer ohne wesentliche Störungen mit dem noch vorhandenen Kredit einige Bauten im Schwendligraben, Bepflanzungen und Entwässerungen der Seitenhalden vorgenommen werden. Für die notwendige Fortsetzung wurde eine neue Projektvorlage aufgestellt. Auch im *Tal, von Wattenuil bis Belp*, wurden verschiedene kleinere Bauten ausgeführt. Ergänzungen müssen auf Grund einer neuen Kreditbewilligung folgen. Die ganze Gürbekorrektion kann schon jetzt als ein wohlgelungenes Unternehmien bezeichnet werden, das sich bei allen Hochwassern bewährt hat. Die *Aarekorrektion Elfenau-Bern* bedarf noch der ergänzenden Verbauung einiger Lücken in der Eindämmung. Hierfür ist in Verbindung mit einer neuen Korrektion der *Aare von der Mattenschwelle in Bern* abwärts bis zum *Felsenaustauwehr* ein Projekt aufgestellt und durch Beschluss vom 28. Oktober bereits vom Bund genehmigt und subventioniert worden. An der *Sense* wurde auf allen Korrektionsstrecken von der *Grasburg bis Laupen* gearbeitet. Für die schwierige Strecke in der Gemeinde *Neuenegg* ist endlich ein richtiges Ausführungsreglement zustande gekommen. An der *Saane von Laupen-Dicki bis Aare* wurden mit dem Kreditrest die Leitwerke verlängert und gesichert. Für notwendige Ergänzungen ist eine

bezügliche Projektvorlage aufgestellt worden. Die *Stämpbachkorrektion* bei *Vechigen* ist mit der Erhöhung einer Talsperre zu einem befriedigenden Abschluss gelangt. Die *Aarekorrektion Runtigen-Aarberg* ist nach Schwellenbezirken weitergeführt worden, und zu *Sonceboz* wurde die *Korrektion des Tarreatt de la Maure* vollendet. Der Unterhalt der *Juragewässer*-korrektion erforderte eine ziemlich hohe Ausgabe infolge grösserer Felsabtragungen am *Hagneckenschnitt*, Ausräumungen der Binnenkanäle und Sicherungsarbeiten an *Aare*, *Zihl* und *Leugenen*. Im *Jura* wurde an den Korrekctionen der *Birs* und des *Doubs* gearbeitet.

**Schwellenreglemente und Kataster etc.** wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

*Lauibach* in der Gemeinde *Schattenhalb*, Schwellenreglement;

*Emmekorrektion Burgdorf-Emmenmatt*, neues Schwellenunterhaltungsreglement;

*Finsterhennen*, Reglement über die Räumung der Moosgräben und zugehöriger Schwellenkataster-Perimeterplan;

*Heiligenschwendi*, Spezialschwellenkataster für den *Riedernbach*;

*Hünibach* zu *Hilterfingen*, Schwellenreglement und Kataster;

*Belp-Kehrsatz*, Schwellenreglement und Kataster;

*Konolingen-Hünigen-Stalden-Moosgesellschaft*, Statuten.

Unter öffentliche Aufsicht wurde gestellt:

Der *Hünibach* in den Gemeinden *Hilterfingen*, *Goldiwil* und *Heiligenschwendi*.

## F. Wasserrechtswesen.

Die in der Hauptsache im Vorjahr erfolgte Anmeldung und Bestätigung von Wasserrechten hat noch die ersten Monate des Jahres 1909 in Anspruch genommen. Gegen die auf Antrag der Baudirektion gefällten Entscheidungen des Regierungsrates langten nur 15 Einsprachen ein, die alle noch im Laufe des Jahres ihre Erledigung fanden, ohne dass ein einziger Prozess geführt werden musste. Damit ist nun wenigstens eine Übersicht über die Rechtsverhältnisse der vor dem Jahre 1907 errichteten Wasserwerke gewonnen und zugleich die Grundlage zu einer definitiven Ordnung, die durch den in Art. 23 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 vorgesehenen Wasserkataster geschaffen werden soll. Die Vorarbeiten hierfür sind im Gange, und es wird noch im Laufe des Jahres 1910 möglich sein, den Entwurf eines Dekretes vorzulegen.

Unter den laufenden Geschäften figuriert die Prüfung und Behandlung einer Anzahl von Gesuchen um Bewilligung von Änderungen an Wasserwerken und Neuerrichtungen solcher, wofür auch die formellen Vorkehren betreffend Publikation und Planauflage nunmehr von der Baudirektion auszugehen haben.

Das Dekret über das Verfahren bei der Konzessionierung von Wasserwerkanlagen vom 21. September 1908 hat sich in der Praxis gut bewährt, nur scheint es leider in einzelnen Landesgegenden noch immer

nicht genügend bekannt zu sein. Ein Kreisschreiben, das zur Erläuterung desselben dienen sollte und am 17. März 1909 vom Regierungsrat erlassen und an sämtliche Gemeindebehörden verteilt wurde, hatte nicht die erhoffte Wirkung und muss wohl gelegentlich wiederholt werden.

In Verbindung mit der Bereinigung der Grundbücher und der Einführung des schweizerischen Zivilgesetzbuches waren verschiedene Fragen zu behandeln, die damit im Zusammenhang stehen. Insbesondere erwiesen sich eingehende Untersuchungen über die Rechtsverhältnisse am Flussbett und die öffentlich-rechtlichen Beschränkungen des Grundeigentums zum Schutze allgemeiner Interessen (SZB Art. 702) als notwendig.

Wie schon früher, wurde auch im Jahre 1909 das Wasserrechtsbureau vielfach von Behörden und Privaten aus allen Landesteilen als Auskunftsstelle benutzt.

Von grösseren Wasserwerken, die im Laufe des Jahres 1909 in Betrieb gesetzt wurden, sind zu erwähnen: die Anlagen der Jungfraubahn an der Schwarzen Lütschine bei Burglauenen, das Elektrizitätswerk Schattenhalb am Reichenbach und das Felsenauwerk der Stadt Bern.

Im Bau begriffen sind die Anlagen der „Bernischen Kraftwerke“ an der oberen Kander und an der Aare bei Niederried. Letzteres (das sogen. Kaltnachwerk) wurde sofort nach der Konzessionserteilung vom 14. Juni 1909 in Angriff genommen.

Von Konzessionsgesuchen, die noch nicht erledigt sind, bezwecken die von den „Bernischen Kraftwerken“ eingereichten die Nutzbarmachung der Gewässer des Oberhasli und der Simme an der Laubegg, dasjenige der „Stau- und Kraftwerke Emmenthal“ die Regulierung des Emmenabflusses und Gewinnung einer bedeutenden Kraft beim Rebloch, mit Anlage eines grösseren Stauweihers in der Gemeinde Schangnau.

**Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1909 folgender:**

**Hochbauten.**

<b>Stand am 1. Januar 1909</b>	Fr. 244,100. 50
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1909	Fr. 257,212. 70
	<hr/>
Zahlungen und Ersparnisse pro 1909	Fr. 501,313. 20
	Fr. 302,090. 30
<b>Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1909</b>	Fr. 199,222. 90
Am 1. Januar 1909 betrugen dieselben	Fr. 244,100. 50
	<hr/>
	<i>Verminderung</i> Fr. 44,877. 60

**Strassenbauten.**

<b>Stand am 1. Januar 1909</b>	Fr. 651,097. 85
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1909	Fr. 233,675. 40
	<hr/>
Zahlungen und Ersparnisse pro 1909	Fr. 884,773. 25
	Fr. 247,087. 55
<b>Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1909</b>	Fr. 637,685. 70
Am 1. Januar 1909 betrugen dieselben	Fr. 651,097. 85
	<hr/>
	<i>Verminderung</i> Fr. 13,412. 15

**Wasserbauten.**

<b>Stand am 1. Januar 1909</b>	Fr. 1,083,603. 61
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1909	Fr. 1,687,145. 76
	<hr/>
Zahlungen und Ersparnisse pro 1909	Fr. 2,770,749. 37
	Fr. 943,632. 07
<b>Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1909</b>	Fr. 1,827,117. 30
Am 1. Januar 1909 betrugen dieselben	Fr. 1,083,603. 61
	<hr/>
	<i>Vermehrung</i> Fr. 743,513. 69

## Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1909		Neue Vorschüsse pro 1909		Amortisation pro 1909		Stand am 1. Januar 1910	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<b>A. i. Bauwesen.</b>								
<b>Vorschüsse und Depots.</b>								
1. Berner Alpen, Relief Simon . . .	20,000	—	5,000	—	—	—	25,000	—
2. Unfallversicherung . . . . .	8,041	—	16,944	70	16,435	70	8,550	—
3. Provisorische Wasserrechtsgebühren . . .	5,416	20	—	—	5,416	20	—	—
4. Kautionen . . . . .	4,601	60	1,865	40	—	—	6,467	—
5. Triangulation 4. Ordnung . . . .	—	—	13,492	44	—	—	13,492	44
6. Amtsschreibereien, Bureauerweiterungen . . . . .	—	—	1,566	10	—	—	1,566	10
	38,058	80	38,868	64	21,851	90	55,075	54
<b>A. k. Eisenbahnwesen.</b>								
<b>1. Eisenbahnvorstudien:</b>								
a. Tramelan-Noirmont . . . . .	1,700	—	—	—	—	—	1,700	—
b. Brienzsee . . . . .	3,283	50	35,000	—	38,283	50	—	—
c. Worblental . . . . .	3,230	—	—	—	—	—	3,230	—
d. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt . . .	2,683	75	—	—	—	—	2,683	75
e. Delsberg-Mervelier-Oensingen . . .	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
f. Stockental . . . . .	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
g. Pruntrut-Damvant . . . . .	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
h. Utzenstorf-Schönbühl . . . . .	3,075	—	—	—	—	—	3,075	—
i. Steffisburg-Thun-Gunten . . . . .	2,825	—	—	—	—	—	2,825	—
k. H'buchsee-Wangen . . . . .	—	—	2,500	—	—	—	2,500	—
l. H'buchsee-Utzenstorf-Lyss . . . . .	—	—	12,400	—	—	—	12,400	—
m. Thun (Zentralbahnhof und Hafenanlage)	—	—	477	10	—	—	477	10
	28,396	25	50,377	10	38,283	50	40,489	85
<b>2. Studien für elektrischen Betrieb bernischer Bahnen . . . . .</b>								
	8,790	—	2,240	—	—	—	11,030	—
<b>3. Eisenbahnsubventionen:</b>								
a. Pruntrut-Bonfol, <i>Vorschuss</i> . . . . .	98,200	—	18,088	—	—	—	116,288	—
b. Ramsei-Huttwil . . . . .	1,414,800	—	353,700	—	1,768,500	—	—	—
c. Sensetal . . . . .	70,184	—	25,000	—	—	—	95,184	—
d. Bern-Neuenburg (Direkte) . . . . .	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
e. Bern-Lötschberg-Simplon . . . . .	10,500,000	—	3,500,000	—	—	—	14,000,000	—
f. Bern-Worb, <i>Vorschuss</i> . . . . .	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
g. Tramelan-Breuleux-Noirmont . . . . .	161,400	—	—	—	—	—	161,400	—
h. Pruntrut-Bonfol, <i>Subvention</i> . . . . .	61,800	—	123,600	—	—	—	185,400	—
i. Zweisimmen-Lenk . . . . .	—	—	200,000	—	—	—	200,000	—
k. Bern-Worb, Elektrifikation . . . . .	—	—	96,500	—	—	—	96,500	—
	13,326,384	—	4,316,888	—	1,768,500	—	15,874,772	—
<b>D. 3. Bauvorschüsse.</b>								
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
<b>D. 4. Verzinsbare Vorschüsse.</b>								
a. Saanekorrektion . . . . .	19,842	30	15,528	20	20,148	23	15,222	27
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen . . . . .	11,179	08	4,124	17	—	—	15,303	25
c. Haslebergstrasse (Golderen-Reute) . . . . .	18,044	40	529	75	7,200	—	11,374	15
d. Lauterbrunnen-Wengen-Weg . . . . .	7,196	75	127	85	5,000	—	2,324	60
e. Eimatt-Bethlehem-Holligen-Strasse . . . . .	20,453	70	10,564	60	12,000	—	19,018	30
f. Kalkstetten-Guggersbach-Strasse . . . . .	6,381	30	—	—	6,381	30	—	—
g. Biel Staatsstrassen, Abtretung . . . . .	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
h. Klöpfligraben zu Mühlenen . . . . .	6,906	55	—	—	—	—	6,906	55
	240,004	08	30,874	57	50,729	53	220,149	12

## II. Vermessungswesen.

### A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Vom eidg. Justizdepartement sind Kommissionen ernannt worden zur Behandlung der durch das neue schweiz. Zivilgesetz vorgesehenen Grundbuchvermessungen. Obschon deren Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind, führten dieselben doch zu einem Beschluss des Nationalrates vom Dezember 1909, welcher den Kantonen an die Kosten vorschriftsgemäss ausgeführter und vom Bundesrat anerkannter Grundbuchvermessungen folgende Bundesbeiträge in Aussichtstellt:

„Art. 1: a) für die Triangulation IV. Ordnung 70 Franken per Punkt im Gebirge und in grösseren städtischen Überbauungen, 50 Franken per Punkt in den übrigen Vermessungsgebieten;

b) für die nach den erhöhten Genauigkeitsanforderungen ausgeführten Grundbuchvermessungen 60 % der Vermessungskosten, und zwar im Maximum Fr. 200 per Hektare;

c) für die gewöhnlichen, nach den normalen Vorschriften ausgeführten Vermessungen 70 %;

d) für die nach erleichterten Anforderungen erstellten Vermessungen grösserer Wälder- und Weidekomplexe 80 %.“

„Der Bund entrichtet diese Beträge auch für die Kosten notwendiger Ergänzungen solcher Vermessungswerke, die schon am 1. Januar 1907 bestanden haben, sofern sie im übrigen den Anforderungen für die Neuvermessungen entsprechen.“

„Der Bundesrat entscheidet, für welche Gebiete der höhere Beitrag an die Triangulation IV. Ordnung auszurichten ist und nach welchen Vorschriften jedes Gebiet zu vermessen ist.“

„Art. 1<sup>bis</sup>. Der Bund bezahlt den Kantonen an die Besoldung der nach seinen Vorschriften angestellten Nachführungsgeometer einen Beitrag von 20%.“

„Art. 2. Der Bund kann im Einverständnis mit den beteiligten Kantonen die Triangulation IV. Ordnung ausführen und die Leitung und Verifikation der Vermessung übernehmen unter besonderer Vereinbarung über die dem Kanton zu überbindenden Kostenanteile.“

„Art. 3. Im gleichen Verhältnis werden die seit Beginn des Jahres 1907 und vor dem Inkrafttreten per eidg. Instruktionen gemäss den Instruktionen des Geometerkonkordats, einer gleichwertigen kantonalen Instruktion oder der eidg. Instruktion für die Detailvermessungen der Waldungen ausgeführten und vom Bundesrat genehmigten Vermessungen subventioniert.“

In seiner nächsten Sitzung wird nun auch der Ständerat zu dieser Frage Stellung nehmen.

Die Einführung des eidg. Grundbuches ruft der permanenten Nachführung sämtlicher Vermessungswerke des Kantons, und Art. 1<sup>bis</sup> oberwähnten Beschlusses deutet auch darauf hin. Diese permanente Nachführung dürfte am besten durch eigene Beamte, sog. Bezirksgeometer, geschehen. Es soll deshalb der neue Ent-

wurf des bernischen Einführungsgesetzes zum schweiz. Zivilgesetzbuch einen bezüglichen Passus enthalten.

Im Dezember 1908 ist vom Verein schweizerischer Konkordatsgeometer an die Bundesbehörden das Gesuch gestellt worden, es möchte anlässlich der Organisation des Grundbuch- und Vermessungswesens nebst einheitlichen Vorschriften über die Vermessungsarbeiten ein einheitliches Prüfungsreglement zur Erlangung eines Einheitspatentes für das ganze Gebiet der schweiz. Eidgenossenschaft aufgestellt werden, und zwar entsprechend den neuzeitlichen Anforderungen an ein tüchtiges Fachpersonal, und hierzu die dienlichen Bildungsstätten geschaffen werden, eventuell mit Unterstützung unbemittelter Fachschüler.

Das eidg. Departement des Innern sandte dieses Gesuch an sämtliche Kantone zur Vernehmlassung. Die bernische Regierung erklärte sich mit der Aufstellung einer einheitlichen eidgenössischen Vermessungsinstruktion sowie mit der Aufstellung eines eidgenössischen Prüfungsreglements für Geometer zur Erlangung eines Einheitspatentes für die ganze Schweiz einverstanden und bezeichnete als Grundlage für das Studium die Maturität (bisher Abschluss der Sekundarschule) und für die Zulassung zur Patentprüfung Ausweise über genügende Fachstudien und so wie bisher eine praktische Lehrzeit von mindestens zwei Jahren. Der Entwurf einer eidgenössischen Vermessungsinstruktion ist vorhanden und dürfte im Laufe des Jahres 1910 fertig beraten werden; die Frage betreffend die bessere Ausbildung der Geometer, die auch in der eidgenössischen Vermessungskommission zur Sprache kam und dort in zustimmendem Sinne zu einem vorläufigen Abschluss gelangte, harrt noch der Lösung durch die eidgenössischen Behörden.

### B. Stand des eidgenössischen Kartenwerkes im Kanton Bern.

Von der Abteilung für Landestopographie des schweiz. Militärdepartements wurden ausgeführt:

*Geodätische Arbeiten*, nämlich Fertigberechnung der Triangulation II. und III. Ordnung des Jura.

*Topographische Arbeiten*, nämlich Neuaufnahme des Blattes Nr. 322 Worb, Neuausgabe der Blätter 140 Aarberg und 472 Lenk und Neubearbeitung von Nr. 107 Moutier, 123 Grenchen und 391 Interlaken.

### C. Vorarbeiten für den Kataster.

#### Triangulationen.

Die Revision der Triangulation des Amtes Schwarzenburg, speziell der Gemeinde Guggisberg und teilweise Rüscheegg, sowie die unterirdische Versicherung für die Signale dieser Gemeinden wurden ausgeführt und die Triangulation IV. Ordnung des Amtes Niedersimmental, die Aussteckung und Versicherung von rund 300 Neupunkten, umfassend die Gemeinden Niederstocken, Oberstocken, Reutigen, Wimmis, Erlen-

bach und teilweise die Gemeinden Diemtigen, Därstetten und Oberwil, begonnen.

### Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen.

Durch Entscheid des Regierungsrates wurden gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 Grenzbereinigungen erledigt von Signau-Bowil, Signau-Oberthal, Sumiswald-Lützelfüh, Jens-Worben, Dürrenroth-Walterswil, Dürrenroth-Rohrbachgraben, Bern-Bolligen.

### D. Parzellarvermessungen.

Der Regierungsrat genehmigte die Vermessungen der Gemeinden Erlach, Signau und Sigriswil.

### Stand der Arbeiten in den zur Vermessung aufgeforderten Amtsbezirken.

Amtsbezirk	Termin	Anzahl der Gemeinden	Gemeinden mit genehmigten Vermessungswerken		Gemeinden in Vermessung		Gemeinden im Rückstande	
			Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Aarberg . . . . .	1. Mai 1881	12	12	100	—	—	—	—
Aarwangen . . . . .	1. Mai 1881	25	25	100	—	—	—	—
Bern . . . . .	1. Januar 1882				—	—	—	—
Büren <sup>1)</sup> . . . . .	1. Mai 1881	12	12	100	—	—	—	—
Burgdorf . . . . .	1. Mai 1881	15	15	100	—	—	—	—
Fraubrunnen . . . . .	1. Mai 1881	25	25	100	—	—	—	—
Laupen . . . . .	1. Mai 1881	28	28	100	—	—	—	—
Nidau . . . . .	1. Mai 1881	11	11	100	—	—	—	—
Wangen . . . . .	1. Januar 1882				—	—	—	—
Konolfingen . . . . .	1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Erlach . . . . .	1. Januar 1882	31	30	97	1	3	—	—
Seftigen . . . . .	1. Mai 1885	14	14	100	—	—	—	—
Trachselwald . . . . .	1. Mai 1885	27	27	100	—	—	—	—
Signau . . . . .	1. Juli 1887	10	10	100	—	—	—	—
Schwarzenburg . . . . .	1. Juli 1887	9	5	56	3	33	1	11
Thun . . . . .	1. Juli 1888	4	2	50	1	25	1	25
		29	28	97	—	—	1	3
		305	298	97	5	2	3	1

<sup>1)</sup> Siehe Vermessungsarbeiten im Jura.

Im alten Kantonsteil besitzen ferner genehmigte Vermessungswerke die Gemeinden Kandergrund, Sigriswil, Interlaken und Matten.

Nachgeführt wurden die Vermessungswerke von 37 Gemeinden, von 98 sind sie in der Revision begriffen.

### Vermessungsarbeiten im Jura.

Nachgeführt wurden die Vermessungswerke von 8 Gemeinden, in Arbeit sind die Nachführungen von 34 Gemeinden, 1 Gemeinde (Meinisberg) ist in Neuvermessung.

Da die Vermessungen im Jura schon Mitte des vorigen Jahrhunderts begonnen wurden und nach der Messtischmethode ausgeführt sind, entsprechen sie den heutigen Anforderungen nicht mehr. Deshalb haben schon in den letzten Jahren einzelne Neuvermessungen von Gemeinden oder Gemeindeteilen stattgefunden. Um aber eine rationelle Neuvermessung zu ermög-

### Probevermessungen im Oberland.

Am 12. Oktober 1909 genehmigte der Regierungsrat das Vermessungswerk von Sigriswil. Damit sind die Probevermessungen im Oberland zum Abschluss gelangt. Die dabei gemachten Erfahrungen sind als sehr befriedigende und nutzbringende zu bezeichnen. Schon im Jahr 1901 hat die Prüfungskonferenz des Geometerkonkordats in ihrer Anweisung zu Art. 27 der Vermessungsinstruktion die in den beiden Probegemeinden zur Anwendung gelangte Präzisionstachymetrie für Gebirgsvermessungen offiziell zugelassen, und es sollen die Erfahrungen der Probevermessungen auch in der neuen schweizerischen Instruktion für die Grundbuchvermessungen berücksichtigt werden.

lichen, muss zuerst die Triangulation IV. Ordnung, gestützt auf die neue fertige eidgen. Triangulation höherer Ordnung einheitlich über grössere Gebiete ausgeführt werden. Diese Arbeit soll in nächster Zeit vorläufig für die Ämter Münster und Pruntrut unter Mitwirkung des Bundes erfolgen.

### E. Kantongrenzen.

Verhandlungen fanden statt betreffend:

*Bern-Luzern.* Feststellung der Kantongrenze zwischen den Gemeinden Gondiswil und Fischbach und Wiederaufstellung eines umgefallenen Grenzsteines.

*Bern-Solothurn.* Grenzbereinigung zwischen den Gemeinden Wahlen und Laufen einerseits und Breitenbach, Grindel und Bärschwil anderseits.

*Bern-Elsass.* Ersetzung des Grenzsteines 123 bei Bonfol-Pfetterhausen.

### III. Eisenbahnwesen.

#### A. Allgemeines.

Beim Personal der kantonalen Eisenbahndirektion sind keine Veränderungen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Dasselbe besteht aus dem technischen Beamten und zwei Kanzlisten.

Im Berichtsjahre sind ferner keine neuen, wichtigeren, das Eisenbahn- oder Schiffahrtswesen im Kanton Bern betreffende eidgenössische oder kantonale Gesetze und Verordnungen erlassen worden.

An der am 12. März 1909 unter der Leitung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements stattgefundenen Konferenz der an einer neuen Verordnung über die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern interessierten Kantone wurde der Antrag gestellt, es seien alle Motorboote, nicht nur diejenigen, welche konzessionierten Unternehmungen gehören, der Kontrolle des Bundes zu unterstellen.

Eine am 8. Juni 1909 von Vertretern der Kantone Bern, Luzern, Uri, Nidwalden, Freiburg, St. Gallen, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf beschickte Konferenz in Bern modifizierte daraufhin diesen Antrag in einem Gesuch an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung dahin, es möchte dieselbe im neuen Gesetz über das Postwesen die Grundlage zu der angestrebten Kontrolle über alle Motorboote in der Weise schaffen, dass es dem Bundesrat unbenommen sein soll, auf Wunsch der Kantone und in deren Namen die technische Kontrolle über alle Motorboote dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement gegen Vergütung der Kosten zu übertragen.

Der Bundesrat hat bei Beratung des neuen Gesetzes über das Postwesen in der Junisession 1909 sich hiermit einverstanden erklärt. Die Eröffnung dieser Zusage steht jedoch noch aus.

#### B. Fahrplanwesen.

Es sind in 1909 folgende Verbesserungen von Belang zu verzeichnen:

##### a. Sommerfahrplan.

Herstellung des Anschlusses von Schnellzug 1474 Bern-Thun-Interlaken auf B. T. B. Zug 65 Burgdorf-Konolfingen-Thun.

##### b. Winterfahrplan.

Anschluss von und nach Wengen an die B. O. B. Züge 12 und 13, während der Verkehrszeit dieser Züge und soweit der Winterbetrieb gestattet wird.

#### C. Eisenbahnen im Bau.

##### a. Subventionierte Bahnen.

###### 1. Berner-Alpenbahn.

Durch Bundesbeschluss vom 26. März 1909 ist der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon eine einheitliche Konzession für den Bau und Betrieb einer Hauptbahn von Spiez nach Brig erteilt worden.

Ferner wurde durch Bundesbeschluss vom 24. Juni 1909 der Übertragung der Eisenbahnkonzession Münster-Grenchen, eventuell mit Abzweigungen nach Biel und nach Solothurn, an die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. die Genehmigung erteilt.

Die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für diese Linie wurde vom Bundesrat um 1 Jahr, d. h. bis 6. November 1910, verlängert.

Endlich genehmigte die schweizerische Bundesversammlung durch Beschluss vom 23. Dezember 1909 den zwischen der Schweiz und Frankreich am 18. Juni 1909 abgeschlossenen Staatsvertrag betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon, wodurch der Bau und Betrieb der Linie Münster-Grenchen, beziehungsweise Lengnau, als Bestandteil der Berner-Alpenbahn gewährleistet wurde.

An Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur Studer, gewesener Direktor der Berner-Oberland-Bahnen, wählte der Regierungsrat zum Mitglied des Verwaltungsrates der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Herrn Bankier Burkhardt-Gruner, Präsident des Verwaltungsrates der Berner-Oberland-Bahnen in Bern.

Ein Gesuch der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft vom 18. Januar 1909 um östliche Verlegung des mittleren Teils des Lötschbergtunnels auf eine Länge von zirka 9 km behufs Umgehung der Gasternmoräne wurde vom Regierungsrat dem eidgen. Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates in empfehlendem Sinne überwiesen. Der Regierungsrat verzichtete überdies auf die Räumung des verschütteten Stollens und erteilte der Zumauerung desselben seine Genehmigung.

Das Projekt für das Umgehungstracé (Tunnelkm 1,203 bis 10,335) wurde vom eidgen. Eisenbahndepartement am 13. Mai 1909 genehmigt. Diese Behörde genehmigte ferner am 21. Oktober das bezügliche abgeänderte Längenprofil des Lötschbergtunnels.

Die Bohrarbeiten im Lötschbergtunnel sind im Jahre 1909 auf der Nordseite um 1047 m, auf der Südseite um 1763 m gefördert worden. Die Länge des Sohlenstollens betrug am 31. Dezember 1909 auf der Nordseite 3715 m., auf der Südseite 4815 m, total 8530 m.

Der Bundesrat genehmigte ferner am 16. Dezember 1909 das allgemeine Bauprojekt der Nordrampe der Lötschberg-Bahn (Frutigen - Kandersteg km 0,317 — 19,434).

Auf den Rampen sind im Berichtsjahre die Bauarbeiten nicht wesentlich gefördert worden. Der Grund lag hauptsächlich in der verschiedenartigen Auffassung des Vertrages zwischen Unternehmung und Gesellschaft.

Die Beschlüsse des Grossen Rates, wonach keine Radien unter 300 m Verwendung finden sollen, die Maximalsteigung 27 % nirgends übersteige und auf der ganzen Linie das Terrain für die Doppelspur erworben werden müsse, hatten die Umarbeitung der sämtlichen Pläne zur Folge. Ebenso verhielt es sich mit den Bedingungen des Bundesbeschlusses für den doppelspurigen Lötschbergtunnel, wonach alle Kunstbauten auf den Rampen auf Doppelspur erstellt oder vorbereitet werden sollen. Alle diese Arbeiten führten auch zur Aufstellung neuer Kostenvoranschläge. Nach dem alten Vertrag und Voranschlag haben die Unternehmer alle Baukosten der einspurigen Rampenanlage, welche 37 Millionen übersteigen, zu übernehmen. Dagegen partizipieren die Unternehmer mit 25 % an den allfälligen Ersparnissen an dieser Summe. Die geforderten Mehrarbeiten durch die Kantons- und Bundesbeschlüsse belasten den Rampenbau mit rund 5½ Millionen Franken. Eine Ausscheidung beim Bau von Mehr- und Minderarbeiten würde mit der Unternehmung zu endlosen Differenzen führen. Die Gesellschaft suchte deshalb den Vertrag von den obigen Klauseln zu befreien und den Bau vollständig auf Nachmass durchzuführen. Allerdings liegt den Organen der Gesellschaft grössere Verantwortung ob. Es ist aber begründete Aussicht vorhanden, auf diese Weise den Hauptteil der Mehrkosten von 5½ Millionen in den 37 Millionen für die Rampen unterbringen zu können, was beim alten Vertrag kaum zu ¼ möglich gewesen wäre. Die Vertragsänderung ist aber auch für die gute Erstellung der Linie nur zu begrüssen.

Der Regierungsrat ermächtigte die kantonale Eisenbahndirektion durch Beschluss vom 24. August 1909, die vierte Einzahlung auf der Aktienbeteiligung des Staates mit 20 % = 3½ Millionen Franken zu leisten.

Ferner ermächtigte der Bundesrat das eidgen. Finanzdepartement im November 1909, die erste Subventionsrate im Betrage von 1½ Millionen Franken an die doppelspurige Anlage des Lötschbergtunnels und die Vorarbeiten des zweigleisigen Ausbaues der Zufahrtsrampen auszubezahlen.

Die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft hat sodann im Berichtsjahre mit dem Umbau der Linie Spiez-Frutigen als erste Sektion der elektrischen Lötschbergbahn begonnen. Insbesondere sind die Stationserweiterungen ausgeführt worden.

## 2. Pruntrut-Bonfol.

Mit dem Bau der Verlängerung der Linie Bonfol-Grenze wurde Anfang 1909 begonnen.

Bis Ende 1909 sind hieran sowie an die Konsolidierung der R. P. B. die drei ersten Einzahlungen mit zusammen Fr. 185,400 geleistet worden.

## b. Nicht subventionierte Bahnen.

### Bözingen-Mett.

Das Projekt dieser nur dem Güterverkehr dienenden Schmalspurbahn ist am 27. März vom Bundesrat genehmigt und der Bau der Linie im Jahr 1909 ausgeführt worden.

## D. Eisenbahnen im Betrieb.

### a. Subventionierte Linien.

#### 1. Thunerseebahn.

Die Fusionsverhandlungen mit der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzsee wurden im Berichtsjahre von uns weiter geführt, jedoch ohne zu einem befriedigenden Abschluss zu gelangen.

Die Direktion der T. S. B. legte den eidgenössischen und kantonalen Behörden am 15. Februar 1909 ein Erweiterungsprojekt für den Bahnhof Spiez vor, welches sie jedoch im September wieder zurückzog, um ein billigeres Projekt aufzustellen. Dasselbe ist im Berichtsjahre nicht mehr eingelangt.

#### 2. Bern-Neuenburg.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse der B. N. sind auch im Jahr 1909 Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Regierungen der Kantone Bern und Neuenburg gewesen.

Das Resultat derselben war ein einlässlicher Expertenbericht von Herrn Direktor Paul Manuel in Lausanne über die Betriebsverhältnisse dieser Linie, sowie ein Gegenbericht von Herrn Direktor Auer. Beschlüsse wurden einstweilen keine gefasst.

#### 3. Sennetalbahn.

Die Gesellschaft der Sennetalbahn hat den Betriebsvertrag mit der B. N. am 17. Juni auf Ende 1909 gekündigt.

Der Grossen Rat ermächtigte die Sennetalbahn durch Beschluss vom 22. November 1909, ihre Linie ab 1. Januar 1910 selbst zu betreiben und mit der Bern-Worb-Bahngesellschaft eine partielle Betriebsgemeinschaft einzugehen.

Er bewilligte der Sennetalbahn zu diesem Zweck einen verzinslichen Vorschuss von Fr. 63,700, womit dieselbe eine Motorlokomotive (Heissdampflokomotive kleiner Typus) anzuschaffen und die Lokomotivremise in Laupen umzubauen sowie eine eigene Reparaturwerkstätte daselbst einzurichten beabsichtigte.

Der Vertrag mit der B. W. B. betreffend Übernahme der Betriebsleitung, Besorgung der Betriebsgeschäfte und Buchführung der Sennetalbahn durch dieselbe wurde am 28. Dezember 1909 durch den Regierungsrat genehmigt.

#### 3. Langenthal-Huttwil.

Die L. H. B. verlor am 1. Juni ihren langjährigen verdienten Betriebsdirektor, Herrn Ingenieur Alfred Egli. Als dessen Nachfolger wurde Herr Ingenieur Rytz von Bibern mit Amtsantritt am 1. September 1909 gewählt.

#### 4. Pruntrut-Bonfol.

Der Regierungsrat beauftragte durch Beschluss vom 9. November 1909 den bisherigen Betriebschef der Bern-Worb-Bahn, Herrn Hürzeler, die Betriebsverhältnisse der Pruntrut-Bonfol-Bahn zwecks späterer Vereinigung mit der Saignelégier-Glovelier-Bahn zu studieren.

Ferner beauftragte uns der Regierungsrat durch Beschluss vom 25. November 1909, die Finanzlage der Bahngesellschaft neuerdings festzustellen und der Bahngesellschaft nahezulegen, zum Selbstbetrieb ihrer Linie überzugehen.

#### 5. Saignelégier-Glovelier.

Die fortgesetzt ungünstigen Betriebsverhältnisse der R. S. G. veranlassten den Regierungsrat, gestützt auf Art. 19 des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, durch Beschluss vom 9. November 1909, für diese Linie in der Person des bisherigen Betriebschefs der Bern-Worb-Bahn, Herrn Robert Hürzeler von Aarwangen, einen ausserordentlichen Betriebschef zu bestellen und denselben zu beauftragen, Vorschläge für einen ökonomischen und rationellen Betrieb zu unterbreiten.

Herr Hürzeler erstattete hierüber am 30. November 1909 einlässlichen Bericht. Dessen Reformvorschläge wurden vom Regierungsrat durch Beschluss vom 18. Dezember 1909 gutgeheissen und Herr Hürzeler ermächtigt, dieselben zu unsern Handen und zuhanden der Bahngesellschaft auszuarbeiten.

Die Reorganisation ist im Gange, und wir erwarten, dass sie, soweit an ihr, die dem nahen Untergang verfallene Saignelégier-Glovelier-Bahn wieder über Wasser bringe.

#### 6. Ramsei-Sumiswald-Huttwil.

Der Regierungsrat ermächtigte uns durch Beschluss vom 29. März 1909, den letzten Fünftel auf der Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 353,700 der Bahngesellschaft anzuweisen.

#### 7. Bern-Worb.

Der Regierungsrat genehmigte im Berichtsjahr den Finanzausweis der Elektrifikation, die Stromlieferungsverträge mit der Gemeinde Bern (Helvetiaplatz - Muriegghöhlzli, Gemeindegrenze) und mit den bernischen Kraftwerken A.-G. (Muri-Worb), sowie die Lieferungsverträge für die elektrischen Anlagen und die Motorwagen.

Bis zum Jahresschluss war die Depoterweiterung in Worb zur Aufnahme der Umformerstation und Pufferbatterie im Rohbau ausgeführt. Auf der Linie konnte noch nicht gearbeitet werden.

#### 8. Langenthal-Jura.

Das eidgen. Eisenbahndepartement genehmigte am 10. Juli 1909 die Vorlage der Einführung des Rollenschemelverkehrs zwischen Langenthal und Aarwangen und die Projekte der bezüglichen Anlagen auf diesen beiden Stationen, sowie im Anschlussgeleise des Gaswerks Langenthal.

#### b. Nicht subventionierte Bahnen.

##### 1. Schweizerische Bundesbahnen.

Die zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der Gemeinde Biel für sich und namens der mitbeteiligten Gemeinden angebaute direkte Verständigung betreffend Beteiligung der Gemeinden am Umbau des Bahnhofes Biel konnte bis Ende 1909 noch nicht erzielt werden, steht aber bevor.

Mit dem Bau des neuen Freiverlad- und Rangierbahnhofes in Bern ist im Berichtsjahre begonnen worden. Dagegen wurde die neue Lokomotivdepotanlage daselbst erst zu Anfang dieses Jahres in Angriff genommen. Die Projektvorlagen für die übrigen notwendigen Erweiterungsbauten an diesem Bahnhof (Personenbahnhof, Güterbahnhof etc.) sind noch ausstehend.

Mit Schreiben vom 10. August 1909 ersuchte der Regierungsrat die Generaldirektion der S. B. B. um Aufstellung eines weniger kostspieligen, dem Leistungsvermögen der Interessenten besser angepassten Projektes für den Zentralbahnhof in Thun, was dieselbe zugesichert hat.

Den von der Gemeinde Thun ausgegangenen Projektvorstellungen Hilgard und Neuhaus stellte die Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzsee mit Eingabe vom 27. September 1909 eigene Vorschläge mit Planskizze für eine Hafenanlage entgegen, welche, wie auch die vorgenannten Studien, der Generaldirektion der S. B. B. zugestellt wurden.

Mit dem zweiten Geleise Wilerfeld-Gümligen sowie der Verlegung der Strecke Wilerfeld-Ostermundigen und der Station Ostermundigen ist im Berichtsjahre noch nicht begonnen worden.

Im weitern ist im Jahr 1909 wieder eine grosse Zahl kleinerer, den Bau und Betrieb betreffender Vorlagen der Generaldirektion der S. B. B. zuhanden des eidgen. Eisenbahndepartements von uns begutachtet worden. Wir erwähnen hiervon: die Erweiterungsprojekte der Stationen Schüpfen, Delsberg, Schönbühl und Konolfingen-Stalden.

##### 2. Berner-Oberland-Bahnen.

Die B. O. B. hatten im Berichtsjahre den am 1. Juni in Berlin erfolgten Tod ihres seit dem Bestehen der B. O. B. amtenden Betriebsdirektors, Herrn Ingenieur Hans Studer, zu beklagen. Der Verwaltungsrat wählte als dessen Nachfolger Herrn Ingenieur K. Wirth von Pruntrut, bisheriger Adjunkt des Inspektors der maschinentechnischen Sektion beim eidgen. Eisenbahndepartement. Derselbe hat sein neues Amt am 1. Oktober angetreten.

Durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1909 ist den B. O. B. eine Wiedererhöhung der Personentaxen bewilligt worden. Dem Gesuch einer Anzahl oberländischer Gemeinden um Ausdehnung der den Anwohnern der B. O. B. eingeräumten Taxbegünstigung auf die Bewohner dieser Gemeinden wurde dagegen von den eidgenössischen Behörden nicht Folge gegeben.

### 3. Lauterbrunnen-Mürren.

Das eidgen. Eisenbahndepartement genehmigte am 19. Juni 1909 das Projekt der Verlängerung dieser Drahtseilbahn von der untern Station bis zum Hotel Schweizerhof. Der Bundesrat ermächtigte die Bahngesellschaft durch Beschluss vom 20. Juli 1909, mit den Bauarbeiten zu beginnen. Gleichzeitig mit dieser Erweiterung soll daselbst eine Korrektion der Staatsstrasse vorgenommen werden.

### 4. Wengernalpbahn.

Aus verschiedenen Gründen war es der W. A. B. nicht möglich, die neue Linie Lauterbrunnen-Wengen schon im Winter 1909/10 dem Betrieb zu übergeben, weshalb das eidgen. Eisenbahndepartement durch Verfügung vom 2. November 1909 die Aufnahme des Winterbetriebes auf der alten Linie Lauterbrunnen-Wengen für die Zeit vom 15. Dezember 1909 bis Ende Februar 1910 unter Vorbehalt gestattete.

### 5. Beatenbergbahn.

Die Gesellschaft Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg wurde vom Regierungsrat durch Beschluss vom 29. März 1909 bei ihrem Vorhaben, den elektrischen Betrieb und den Winterbetrieb auf ihrer Linie einzuführen, behaftet. Mit dem Umbau soll im Herbst 1910 begonnen werden.

### 6. Biel-Leubringen.

Zuhanden des eidg. Eisenbahndepartements sind im Jahr 1909 verschiedene Projektvorlagen betreffend den Umbau der beiden Endstationen und Errichtung einer Haltestelle „im Rebberg“ begutachtet worden.

### 7. Städtische Strassenbahnen Bern.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 26. November 1909 das allgemeine Bauprojekt für die Verlängerung der Linie III vom Breitenrainplatz durch die Rodtmattstrasse bis zur Papiermühlestrasse.

### 8. Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee.

In Schreiben an das eidg. Eisenbahndepartement vom 15. September 1909 beharrte die D. G. auf einer Dauer der neuen Konzession von 20 Jahren, sowie auf der Einstellung des Winterbetriebes auf dem Brienzersee unter den bisherigen Verhältnissen und verstand sich nur dann zur Aufrechterhaltung des Winterbetriebes auf beiden Seen, wenn die Betriebs-einnahmen und die eventuell von den Interessenten zu leistenden Betriebssubventionen zum mindesten ihre Kosten für den Fahr- und Stationsdienst decken würden. Die interessierten Gemeinden hielten jedoch an ihren Forderungen fest. Die weitere Behandlung des Geschäfts fällt in das Jahr 1910.

## E. Projektierte Bahnen.

### 1. Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Diese Bahnfrage konnte im Berichtsjahre wegen der betreffend Tracéverlegung in Les Breuleux noch bestehenden Differenzen nicht gefördert werden.

### 2. Solothurn-Schönbühl.

Durch Bundesbeschluss vom 6. November 1903 ist einem Initiativkomitee in Fraubrunnen die Konzession für eine Eisenbahn Neu-Solothurn-Schönbühl (Station S. B. B.) und gleichzeitig einem Initiativkomitee in Utzenstorf die Konzession für eine Linie Utzenstorf-Schönbühl erteilt worden. Letzteres Komitee hat die bis 6. November 1907 angesetzte Konzessionsfrist unbenutzt verstreichen lassen und ist somit dieser Teil der Konzession erloschen.

Unter der Firma „Solothurn-Schönbühl-Bahn“ konstituierte sich am 26. August 1907 in Solothurn eine Aktiengesellschaft zum Zweck des Baues und Betriebes einer normalspurigen Eisenbahn von Solothurn über Fraubrunnen nach Schönbühl, eventuell Zollikofen, mit einem Aktienkapital von Fr. 756,500 (ohne Beteiligung des Staates Bern).

Der Bundesrat hat die Statuten durch Beschluss vom 3. März 1908 genehmigt und durch Beschluss vom 1. November 1907 die Konzessionsfrist bis 6. November 1909 verlängert.

Ferner reichte der Verwaltungsrat der Solothurn-Schönbühl-Bahn am 22. November 1909 dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates ein Subventionsgesuch und ein Gesuch um Genehmigung der von ihm mit einer französischen Gesellschaft abgeschlossenen Bau- und Anleihensverträge ein.

### 3. Zweisimmen-Lenk.

Unter Einsendung der erforderlichen Akten und Pläne hatte die Direktion der Montreux-Berner-Oberland-Bahn am 23. Dezember 1908 das Gesuch um eine Aktienbeteiligung des Staates von einer halben Million Franken am Bau der Zweisimmen-Lenk-Bahn eingereicht.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 29. März 1909 das allgemeine Bauprojekt für diese Linie im Kostenvoranschlag von Fr. 1,600,000, bewilligte eine Aktienbeteiligung von Fr. 500,000 und ermächtigte die Bahngesellschaft zur Aufnahme einer Anleihe von Fr. 550,000 unter den üblichen Bedingungen.

Die Bahn soll auf einer Länge von etwas mehr als 2 Kilometer längs der projektierten Simmenkorrektion geführt werden, für welche der Regierungsrat dem Bundesrat am 11. März 1909 ein Subventionsgesuch eingereicht hat.

Der Regierungsrat ermächtigte uns im Berichtsjahre, die zwei ersten Einzahlungen auf die Aktienbeteiligung des Staates mit zusammen Fr. 200,000 zu leisten.

Die Eisenbahndirektion hatte sich überdies im Jahr 1909 auch wieder mit den im letzten Verwaltungsbericht erwähnten Projekten der elektrischen Schmalspurbahnen Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach und Herzogenbuchsee-Utzenstorf-Lyss, sowie ausserdem mit dem Projekt einer schmalspurigen Strassenbahn Zollikofen-Bern mit Abzweigung nach Worblaufen zu befassen.

Der Grosse Rat hat durch Beschluss vom 16. Februar 1909 dem Initiativkomitee für das erstgenannte Unternehmen und am 17. Mai 1909 dem Initiativkomitee für das letztere Unternehmen die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse erteilt.

## F. Konzessionen.

### 1. Neue Konzessionen.

25. Juni: Bern-Zollikofen, mit Abzweigung nach Worblaufen;  
 22. Dezember: Herzogenbuchsee-Koppigen-Kirchberg und Koppigen-Utzenstorf-Lyss;  
 22. " " Biel-Meinisberg;  
 22. " " Damvant-Pruntrut-Lugnez.

### 2. Konzessionsänderungen.

26. März: Lötschbergbahn, einheitliche Konzession;

Beilage: 1 Tabelle.

22. März: Berner-Oberland-Bahnen;  
 22. " Sensetalbahn;  
 22. " Herzogenbuchsee-Koppigen-Kirchberg und Koppigen-Utzenstorf-Lyss.

### 3. Konzessionsübertragungen.

24. Juni: Münster-Grenchen.

### 4. Konzessionsfristverlängerungen.

2. Juli: Münster-Grenchen;  
 23. November: Kleine Scheidegg-Männlichen;  
 23. " Drahtseilbahn Bärengraben - Schoss-halde;  
 23. " Ins-Erlach-Landeron;  
 31. Dezember: Meiringen-Aareschlucht;  
 31. " Frutigen-Adelboden;  
 31. " Gstaad-Lauenen;  
 31. " Stockentalbahn;  
 31. " Lüterswil-Solothurn;  
 31. " Drahtseilbahn Ligerz-Prägelz.

Bern, den 13. April 1910.

*Der Direktor  
der Bauten und Eisenbahnen:  
Könitzer.*

Vom Regierungsrat genehmigt am 25. Mai 1910.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**

## Stand der Aktienbeteiligung des Staates beim Bau von Eisenbahnlinien auf Ende 1909.

Nr.	Name der Bahn	Datum		Baulänge		Anlagekapital			Aktienbeteiligung des Staates	
		der Koncession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebs-eröffnung	km.	km.	Aktien		Obligationen	
							Total	%	Total	%
<b>I. Normalspurbahnen.</b>										
1	Emmentalbahn	—	—	—	38,2	32,2	5,820,500	65,6	2,000,000	34,4
	a) Burgdorf-Solothurn	—	—	26. V. 1875	19,9	14	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	—	—	12. V. 1882	18,2	2,650,000	2,259,750	82,5	478,000	17,5
2	Langenthal-Huttwil	2. VII. 1879	19. XII. 1872	1. XI. 1889	13,9	14,17,000	817,000	57,6	600,000	42,4
3	Huttwil-Wolhusen	12. XII. 1884	10. IV. 1891	9. V. 1893	24,8	4	2,337,000	1,837,000	500,000	21,4
4	Thunerseebahn	28. XII. 1870	17. VI. 1890	1. VI. 1893	30,3	30,3	7,500,000	2,700,000	4,800,000	57
5	Bödelibahn	—	—	—	10,5	10,5	1,766,000	1,000,000	58,3	766,000
6	Thunerseebahn	27. VI. 1890	20. VIII. und { 13. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	33,2	33,2	5,365,500	3,965,500	74	1,400,000
7	Spiez-Erlenbach	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	10,3	10,3	1,420,000	1,234,500	61,7	765,500
8	Burgdorf-Thun	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	2,7	2,7	580,000	—	—	38,3
9	Pruntrut-Bonfol	5. X. 1905	26. V. 1908	im Bau	40	29,1	13,280,000	6,000,000	45,1	7,280,000
10	Verlängerung Bonfol-Grenze	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	30,9	30,9	3,770,000	2,770,000	73,5	1,000,000
11	Bern-Neuenburg	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899 }	14. VIII. 1901	23,8	23,8	5,305,000	4,005,000	75,5	1,300,000
12	Gürbetalbahn	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	24,4	24,4	1,100,100	1,100,000	100	—
13	Erlenbach-Zweisimmen	26. III. 1897	9. X. 1907	21. V. 1904	11,5	10	1,463,800	1,113,800	76,5	350,000
14	Saignelégier-Glovelier	{ 29. III. 1901 }	1. VII. 1898	23. I. 1904	2,3	2,3	—	—	—	807,200
15	Sensealbahn	1. VII. 1898	21. XII. 1888	22. VIII. 1898	7,6	4,3	4,200,000	2,700,000	64,3	1,500,000
16	{ Freiburg-Murten und Murten-Ins }	30. V. 1892	{ 1. V. 1903 }	1. VI. 1907	17,9	17,9	2,523,000	1,730,000	68,6	793,000
17	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VII. 1908	22,4	8,6	7,331,500	4,831,500	65,9	2,500,000
18	Solothurn-Münster	9. XII. 1898	7. X. 1903	1. VIII. 1903	24,7	24,7	3,111,000	2,611,000	83,9	500,000
19	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Gritten-Wasen	15. X. 1897	{ 23. XI. 1905 }	1. VI. 1908	72,2	41,4	103,400,000	50,600,000	48,9	52,800,000
20	Berner Alpenbahn, Bern-Jötschberg-Simplon (inklusive Spiez-Frutigen)	23. XII. 1891	{ 28. II. 1907 }	27. VI. 1906	(25. VII. 1899)	(13. III. 1890)	Total	494,5	385,8	174,340,300
21	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. III. 1883	16. VIII. 1884	8,8	8,8	500,000	500,000	100	—
22	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26,5	18,7	1,730,000	1,360,000	78,6	370,000
23	Bern-Muri-Gümligen-Worb	23. XII. 1896	20. IX. 1897	{ 21. X. 1898 }	9,9	9,9	1,251,200	751,200	60,0	500,000
24	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. V. 1903	6. VII. 1905	62,2	21,7	17,400,000	9,000,000	51,7	8,400,000
25	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	—	13	13	1,550,000	1,000,000	64,5	550,000
26	Langenthal-Oensingen	28. VI. 1893	29. XI. 1905	26. X. 1907	14,8	12,6	1,640,000	1,240,000	75,6	400,000
27	Tramelan-Les Breuleux-Moiront	22. XII. 1905	22. III. 1907	—	14	14	1,345,000	1,345,000	100	—
28	Total	149,2	98,7	25,416,200	Total	40,155,200	23,0	—	—	—
29	Gesamttotal	643,7	484,5	199,756,500	Gesamttotal	44,876,800	22,4	—	—	—
<b>II. Schmalspurbahnen.</b>										
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. III. 1883	16. VIII. 1884	8,8	8,8	500,000	500,000	100	150,000
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26,5	18,7	1,730,000	1,360,000	78,6	352,000
3	Bern-Muri-Gümligen-Worb	23. XII. 1896	20. IX. 1897	{ 21. X. 1898 }	9,9	9,9	1,251,200	751,200	60,0	358,600
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. V. 1903	6. VII. 1905	62,2	21,7	17,400,000	9,000,000	51,7	2,050,000
5	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	—	13	13	1,550,000	1,000,000	64,5	500,000
6	Langenthal-Oensingen	28. VI. 1893	29. XI. 1905	26. X. 1907	14,8	12,6	1,640,000	1,240,000	75,6	404,000
7	Tramelan-Les Breuleux-Moiront	22. XII. 1905	22. III. 1907	—	14	14	1,345,000	1,345,000	100	807,000
8	Total	149,2	98,7	25,416,200	Total	40,155,200	23,0	—	—	—
9	Gesamttotal	643,7	484,5	199,756,500	Gesamttotal	44,876,800	22,4	—	—	—