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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1912)

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

Autor: Könitzer, K. / Erlach, Rudolf von / Kunz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416804

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 1912.

Direktor:	vom 1. Januar bis 1. Mai:	Herr Regierungsrat **K. Könitzer.**
	vom 1. Mai an:	Herr Regierungsrat **Rudolf von Erlach.**
Stellvertreter:	vom 1. Jan. bis Ende Febr.:	Herr Regierungsrat **Kunz,** Finanzdirektor.
	vom 1. Mai an:	Herr Regierungsrat **K. Könitzer,** Finanzdirektor.

I. Bauwesen.

A. Allgemeine Verwaltung, Organisation, Personal.

Im Berichtsjahr ist die längst beabsichtigte Reorganisation der Verwaltung zur Tatsache geworden. Der Verwaltungsbericht von 1905 enthält eine Besprechung der bisher bestandenen Organisation mit ihren gesetzlichen Grundlagen und den seit 1847 erfolgten Veränderungen. Darin wurde dargetan, dass die Bau- und Verkehrsverhältnisse andere geworden und aus materiellen und formellen Gründen eine Reorganisation angezeigt sei. Dem Regierungsrat war bereits ein Dekretsentwurf für eine zeitgemässe Neuordnung vorgelegt, aber von ihm zur Prüfung durch den neuen Direktionsvorsteher zurückgewiesen worden. Die Weiterbehandlung der Angelegenheit hat dann aus verschiedenen Gründen mehrere Jahre geruht, bis sie nun im Jahr 1912 zum Abschluss gelangt ist.

Die anfänglich beabsichtigten Hauptveränderungen sollten in einer Zentralisierung des Tiefbauwesens und Reduktion der Bezirksingenieure und Oberwegmeister bestehen. Dies ist nun mit Ausnahme der Oberwegmeister auch zur Verwirklichung gelangt.

Durch Dekret vom 22. April 1912, in Kraft getreten am 1. Mai 1912, hat die Bau- und Eisenbahndirektion in Ausführung des Art. 44 St. V. vom 4. Juni 1893 und des allgemeinen Organisationsdekrets vom 30. August 1898 folgende Organisation erhalten:

§ 1. A. In den Verwaltungsbereich der Direktion der öffentlichen Bauten fällt:

a) der Hochbau (Neubau und Unterhalt der Amts-, Pfrund- und Domänengebäude des Staates, die Begutachtung von Anstalts-, Schulhaus- und Kirchenbauten, die Baupolizei);

b) der Strassenbau (Neubau und Unterhalt der Strassen und Brücken, sowie die Strassen- und Brückenpolizei);

c) der Wasserbau und die Wasserbaupolizei;

d) das Wasserrechtswesen;

e) das Vermessungswesen.

B. In den Verwaltungsbereich der Eisenbahndirektion fällt:

a) das Eisenbahnwesen;

b) die Schiffahrt und die Schiffahrtspolizei.

§ 2. Die Baudirektion umfasst folgende Unterabteilungen:

a) die Zentralverwaltung;

b) das Hochbauamt;

c) das Tiefbauamt;

d) das Wasserrechtsbureau;

e) das Vermessungsbureau.

Die Eisenbahndirektion bildet einen einzigen Verwaltungszweig.

§ 3. Die in § 2 genannten Verwaltungsabteilungen haben folgende Beamte als Abteilungschefs:

A. Baudirektion.

a) die Zentralverwaltung: den Direktionssekretär;

b) das Hochbauamt: den Kantonsbaumeister;

c) das Tiefbauamt: den Kantonsoberingenieur mit einem zugeteilten Ingenieur und drei Kreisoberingenieuren für Oberland, Mittelland, Jura und Seeland;

d) das Wasserrechtsbureau: dessen Vorsteher;

e) das Vermessungsbureau: den Kantonsgeometer.

B. Eisenbahndirektion: den administrativ-technischen Abteilungschef.

Die Umgrenzung der Ingenieurkreise erfolgt durch Verordnung des Regierungsrates.

§ 4. Der Regierungsrat ist ermächtigt, diesen Beamten je nach Bedürfnis das erforderliche Hülfspersonal inklusive Wasserbauingenieur beizugeben und für die verschiedenen Dienstzweige nähere Organisations- und Dienstvorschriften aufzustellen.

Drei weitere Bestimmungen regeln noch die Wahl, Rechte und Pflichten des Personals und die Verordnung vom 25. September 1912 brachte die besonderen Ausführungs- und Übergangsbestimmungen.

Bei den frühern Verkehrsverhältnissen wäre die Zentralisation nicht tunlich gewesen; mit den heutigen Verkehrsmitteln, Eisenbahnen und Automobilen, steht zu hoffen, dass sie sich nun als Verbesserung bewähren werde, wie es bereits mit dem Hochbauunterhalt der Fall ist, welcher früher durch die Oberwegmeister, Bezirksingenieure und das Kantonsbauamt besorgt wurde, nunmehr seit einer Reihe von Jahren ausschliesslich nur vom Kantonsbauamt aus einheitlich erfolgt, was jetzt durch die Neuorganisation die gesetzliche Sanktion erhalten hat.

Am 23. April 1912 beschloss der Grosse Rat die Übertragung

1. der Direktion der Finanzen und der Domänen an Herrn Regierungsrat Könitzer, bisher Bau- und Eisenbahndirektor;
2. der Direktion der Bauten und Eisenbahnen an Herrn Regierungsrat Rudolf von Erlach, bisher Polizeidirektor.

Herr Könitzer hat der Bau- und Eisenbahndirektion seit 1. Dezember 1905 bis 1. Mai 1912, also 6 Jahre und 5 Monate, vorgestanden. Er übernahm am 1. März 1912 die infolge Austritt von Herrn Finanzdirektor Kunz aus der Regierung und Übertritt in die Direktion der Thunerseebahn, bezw. Bern-Lötschberg-Simplonbahn, verwaiste Finanzdirektion und zugleich die Stellvertretung des Bau- und Eisenbahndirektors.

Herr Rudolf von Erlach ist bei der Bau- und Eisenbahndirektion am 1. Mai 1912 eingetreten.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 10. September erfolgte für die infolge der Reorganisation veränderten und die neugeschaffenen Stellen des Tiefbauamtes die Wahl des Personals wie folgt:

1. Als Ingenieur des Kantonsoberingenieurs in Bern: J. Anderfuhren, bisher Ingenieur des V. Bezirks in Biel.

2. Als Kreisoberingenieur I in Thun: Fr. Neuhaus, bisher Ingenieur des II. Bezirks in Thun.

3. Als Kreisoberingenieur II in Bern: G. von Erlach, bisher Ingenieur des IV. Bezirks in Bern.

4. Als Kreisoberingenieur III in Biel-Delsberg: E. Gascard, bisher Ingenieur des VI. Bezirks in Delsberg.

Alle mit Amtsdauer bis 31. Dezember 1915.

5. Als Hülfstechniker beim Kantonsoberingenieur: Arthur Stalder, bisher Hülfstechniker des Ingenieurs des III. Bezirks in Burgdorf.

6. Als Hülfstechniker des Kreisoberingenieurs III in Biel-Delsberg: L. Orlandi, Ingenieur.

7. Als Hülfstechniker des Wasserbauingenieurs Goldschmid: J. Maurer.

8. Als Sekretär des Kreisoberingenieurs I in Thun: E. Hodel, bisher Sekretär des Bezirksingenieurs II.

9. Als Sekretär des Kreisoberingenieurs II in Bern: A. Kramer, bisher Sekretär des Bezirksingenieurs IV.

10. Als Sekretär des Kreisoberingenieurs III in Biel-Delsberg: A. Rottet, bisher Sekretär des Bezirksingenieurs VI.

11. Als Sekretär des Wasserbauingenieurs Goldschmid in Bern: J. Röthlisberger, bisher Sekretär des Bezirksingenieurs III in Burgdorf.

Im Personal der übrigen Verwaltungsabteilungen ist infolge der Reorganisation keine Veränderung notwendig gewesen.

Nach Ablauf der Amtsdauer sind wiederbestätigt worden:

Ingenieur A. Durheim, als Abteilungschef der Eisenbahndirektion, und K. Moser, als Sekretär der Baudirektion.

Als Adjunkt des Kantonsgeometers wurde gewählt: Konkordatsgeometer P. Kübler, bisher Angestellter des Vermessungsbureau.

Ausgetreten sind aus dem Vermessungsbureau im Laufe des Jahres die Konkordatsgeometer J. Villemin, R. Weber, H. Roth und J. Juilland; eingetreten sind H. Roth, Ch. Maillat und A. Buess.

Für die Anlage der Oberwegmeisterkreise bestimmt die Ausführungsverordnung vom 25. September 1912 nur, dass den Kreisoberingenieuren das notwendige Personal zur Beaufsichtigung des Strassenunterhaltes beigegeben werden soll, lässt also Zahl und Organi-

sation offen. Es wird demgemäss die Baudirektion in der Folge den Oberwegmeister- wie auch den Wegmeisterdienst so gestalten, wie es für die tatsächlichen Bedürfnisse notwendig und zweckmässig ist.

Über den Stand des Oberwegmeister- und Wegmeisterpersonals gibt die bezügliche Tabelle unter Rubrik Strassenunterhalt Auskunft und über denjenigen des Wasserbaupersonals finden sich Angaben unter Wasserbau.

Im August fand eine Konferenz mit den Baudirektionen der westschweizerischen Kantone in Bern statt, an welcher verschiedene Fragen des Strassenbaues und -Unterhaltes, der Strassenpolizei, der Juragewässerkorrektion, des Strassenbahn- und Automobilwesens besprochen wurden.

Entsprechend der im Laufe des Jahres durchgeführten Neuorganisation ist auch die *Anlage des Budgets* etwas umgestaltet worden.

An der *Landesausstellung 1914* in Bern gedenkt sich die Baudirektion erstens durch entsprechende Ausstellungen in Gruppe 35, Ingenieurwesen, kollektiv mit den übrigen kantonalen Baudirektionen der Schweiz im Strassen-, Brücken- und Wasserbau unter der Vermittlung des eidgenössischen Oberbauinspektorates zu beteiligen. Ferner sollen in Gruppe 20, Hochbau, architektonische und bildliche Darstellungen der Schlösser von Burgdorf und Trachselwald und in Gruppe 44, 1, Grundbuch- und Katastervermessung, neuere Triangulationsarbeiten aus dem Oberland ausgestellt werden. Vom Regierungsrat ist die Ermächtigung hierzu durch Beschlüsse vom 10. September und 31. Dezember 1912 erteilt worden.

B. Gesetzgebung.

Die im letzten Jahresbericht erwähnten Vorarbeiten für ein *Automobilgesetz und -dekret* sind pro 1912 noch nicht zum Abschluss gelangt. Die vom Bund gestellte Frist zur Abgabe der Erklärungen der einzelnen Kantone über Annahme oder Nichtannahme des neuen Konkordats ist bis 1. Mai 1913 verlängert worden.

Über die *Nutzbarmachung der Wasserkräfte* ist die Aufstellung eines *Bundesgesetzes* beabsichtigt, dessen Entwurf auch unserer Direktion unterbreitet worden ist.

Teils zu gleichem, teils zu andern Zwecken — wirtschaftlicher Ausnutzung der Wasserkräfte, Wasserschadenversicherung — wurde dem schweizerischen Wasserwirtschaftsverband eine *Statistik der Wasserverheerungen* im Kanton Bern im letzten Jahrhundert zugestellt.

Anlässlich von Einsprachen gegen Alignementspläne ist im Grossen Rat am 26. September 1912 die Frage aufgeworfen worden, ob derartige Einsprachen dem *Stempelgesetz* von 1880 unterliegen. Die hierüber eingeholten Gutachten der Direktionen der Finanzen und der Jutiz bestätigen die Anschauung der Baudirektion, dass hierfür die Stempelpflicht vorhanden sei.

Zur Vereinheitlichung des Verfahrens bei *Wettbewerben* sind vom schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein Vorschriften aufgestellt worden, deren Grundsätze von dem hierseits bisher geübten Verfahren im allgemeinen nicht viel abweichen.

Über spezielle Anordnungen betreffend den Automobilverkehr finden sich Angaben unter Strassenpolizei.

Die Grundbuchbereinigung gab auch 1912 verschiedentlich zu tun.

C. Hochbau.

1. Neu- und Umbauten des Staates.

a. Rubrik X D 1: Bauten in Amts-, Pfrund-, Wirtschaftsgebäuden, Erziehungs- und Strafanstalten.

Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Budgetkredit D 1	250,000	—	—	—
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	19	10	45,942	60
2. Münsingen Schlossdomäne, Kanalisation	—	—	1,797	40
3. Bern Chemiegebäude, elektrische Einrichtungen	—	—	1,937	10
4. Bern Frauenspital, Wäscherei und Desinfektionsanlage	—	—	1,909	45
5. Bern botanischer Garten, Abortanbau	—	—	1,301	75
6. Schwarzenburg Schloss, neues Gerichtsschreiberbureau	—	—	1,040	55
7. Bern Frauenspital, Erweiterung und Umbau	—	—	38,048	60
8. St. Johannsen Strafanstalt, Wiederaufbau	63,722	60	69,816	20
9. Bern Zeughaus, Garage für Strassenwalzen, Steinbrecher, Autos etc.	100	—	3,542	40
10. Wimmis Amtsschreibereigebäude, Badeinrichtungen	—	—	724	50
11. Thun Schloss, Bureauerweiterungen	—	—	430	—
12. Rütti Molkerei, Spühleinrichtung im Käsespeicher etc.	—	—	1,080	90
13. Erlach Erziehungsanstalt, neue Viehscheune und Umbauten	17,500	—	4,396	70
14. Rütti Molkerei, Badzimmer im Lehrgebäude	—	—	2,203	—
15. Bern pathologisches Institut, Heizkesselanlage	—	—	5,479	65
Übertrag	331,341	70	179,650	80

Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	331,641	70	179,650	80
16. Bern Chemiegebäude, Einrichtung eines Laboratoriums	—	—	552	85
17. Laupen Schloss, Kanalisation, Pflästerung etc.	—	—	999	35
18. Interlaken Schloss, Installation des elektrischen Lichtes	—	—	806	95
19. Bern Anatomie, Badeinrichtung für die Abwarte	—	—	300	10
20. Kehrsatz Anstalt, neues Schweinestallgebäude	—	—	10,363	60
21. Pruntrut Seminar, Zentralheizung	795	—	10,735	75
22. Laufen Amthaus und Gefängnis, Um- und Neubauten	—	—	5,408	05
23. Hofwil Seminar, neue Wandschränke	—	—	2,503	60
24. Münchenbuchsee Taubstummenanstalt, Ziegenstall	—	—	1,141	95
25. Kehrsatz Anstalt, Umbau der Viehscheune	3,400	—	364	70
26. Schlosswil Schloss, elektrische Installationen	—	—	1,597	85
27. Rütti Molkerei, Schweinestallvergrösserung	—	—	14,676	90
28. Bern Kramgasse Nr. 24, Einrichtung eines Mansardenzimmers	—	—	789	15
29. Burgdorf Technikum, Erweiterungsbau	—	—	107,128	30
30. Sonvilier Erziehungsanstalt, neue Scheune	—	—	2,552	25
31. Bern Turnhalle des Oberseminars, Magazineinrichtung für Lehrmittelverlag	—	—	4,263	05
32. Bern ehemalige Landjägerhauptwache, Umbau	—	—	390	40
33. Steffisburg Pfrund Kanalisationsanschluss	—	—	704	60
34. Blankenburg Schloss, Wasserankauf	—	—	3,475	40
35. Trachselwald Erziehungsanstalt, neue Schweineställe	—	—	2,894	85
36. Bern Anatomie- und Chemiegebäude, Einzäunungen	—	—	1,036	90
37. Guttannen Pfrund, Wasserversorgung	—	—	295	10
38. Münsingen Irrenanstalt, Direktorenwohnung, Neueinrichtung	—	—	1,851	40
39. Bern Chemiegebäude, elektrisches Licht in der Verwalterwohnung	—	—	629	60
40. Rütti Molkerei, Umbau des Hochkamins	—	—	762	45
41. Pruntrut Seminar, Einrichtung eines Zeichnungszimmers	—	—	2,000	—
42. Pruntrut Kantonsschule, Vergrösserung des Physiksaales	—	—	1,500	—
43. Bern ehemalige Amtsschreiberei, Abortaufbau etc.	—	—	2,917	15
44. Bern Rathaus, Archiv- und Drucksachenräume	—	—	3,000	—
45. Sonvilier Anstalt, Einrichtung einer III. Zöglingsklasse	—	—	226	60
Nachkredit (Regierungsratsbeschluss vom 26. November 1912	30,000	—	—	—
Total	365,536	70	365,519	65
Restanz . . . . . *Fr. 17.05*				
Mehrausgaben gegenüber dem Budget . . . . *„ 29,982.95*				

b. Budgetrubrik X D 2: Bauten in Irrenanstalten auf Rechnung des Irrenfonds.

Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Budgetkredit D 2	313,000	—	—	—
2. Waldau, Erweiterungsbauten	—	—	238,907	15
3. Waldau, neues Gewächshaus	242	—	4,983	20
4. Münsingen, Erweiterungsbauten	150	—	16,387	75
5. Bellelay, neues Waschhaus bei der alten Mühle	—	—	228	45
6. Bellelay, Verbesserungen und Neueinrichtungen	—	—	627	45
7. Bellelay, Portalvorbau	—	—	600	—
8. Bellelay, neue Küchendecke und Bedachung	—	—	95	20
9. Bellelay, elektrische Beleuchtung in den Ökonomiegebäuden	—	—	9,500	—
10. Münsingen, Einfahrt in der neuen Scheune	—	—	1,852	10
Total	313,392	—	273,181	20
Minderausgaben Fr. 40,210.80.				

c. Vorschussrubrik A i 5: Amtsschreibereien, Einrichtungen für die Grundbereinigung.

Arbeiten	Ausgaben Fr.	Rp.
Art.		
1. Fraubrunnen Schloss, Tablargestelle	167	—
2. Büren Amthaus, Zügelkosten für die Grundbücher	18	—
3. Biel Amthaus, Tablargestelle	106	—
Summa Ausgaben pro 1912	291	—
„ „ „ 1909, 1910 und 1911	22,041	25
Total 1909—1912	22,332	25

Zu diesen drei Zusammenstellungen ist über die wichtigeren Objekte folgendes zu berichten:

ad Rubrik a:

Art. 2. Bewilligung Fr. 1800. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 1797. 40. Fertig und abgerechnet.

Art. 3. Bewilligung Fr. 20,000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 19,940. 70. Fertig und seit Frühjahr 1912 im Betrieb und ausbezahlt.

Art. 4. Bewilligung und Einnahmen Fr. 30,115. 45. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 30,126. 55. Vollendet und bezahlt.

Art. 5. Bewilligung Fr. 7000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 7022. 75. Ausgeführt und abgerechnet.

Art. 6. Bewilligung Fr. 1100. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 1040. 55. Fertig und abgerechnet.

Art. 7. Bewilligungen und Einnahmen 159,205 Franken 30 Rp. Ausgaben bis Ende 1912 126,808 Franken 30 Rp. Arbeiten im Hauptgebäude vollendet und abgerechnet. Der neue Isolierpavillon wird im Frühjahr 1913 bezogen werden können. Restzahlungen erfolgen 1914.

Art. 8. Kredit:

Brandversicherungssumme	Fr. 83,500
Bewilligung des Grossen Rates vom 19. Februar 1912	„ 40,000
	Fr. 123,000

Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 73,484. 70. Daraus wurden bestritten aus der Brandversicherungssumme die als Einnahme verrechneten Fr. 63,722. 60. Das neue Verwaltungsgebäude wird voraussichtlich auf Mai 1913 bezugsbereit sein. Die Abrechnung wird 1914 erfolgen. Die um- resp. neu aufgebaute Anstalt wird künftig nur zur Unterbringung männlicher Gefangener dienen.

Art. 9. Bewilligungen und Einnahmen Fr. 15,308. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 15,165. 75. Arbeiten, welche feste Einrichtungen baulicher Art betreffen, sind fertig und ausbezahlt.

Art. 11. Bewilligung Fr. 12,800. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 12,813. 50. Fertig und ausbezahlt.

Art. 12. Bewilligung Fr. 2900. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 2900. 05. Vollendet und abgerechnet.

Art. 13. Bewilligungen und Einnahmen Fr. 36,150. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 36,176. 70, davon 17,500 Franken von der Armendirektion zurückvergütet.

Art. 15. Bewilligung Fr. 5500. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 5522. 95. Fertig, im Betrieb und ausbezahlt.

Art. 17. Bewilligung Fr. 6600. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 6499. 35. Beendigt und abgerechnet.

Art. 20. Bewilligung Fr. 14,000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 13,571. 90. Vollendet. Abrechnung erfolgt 1913.

Art. 21. Bewilligung und Einnahmen Fr. 10,795. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 10,735. 75. Fertig und im Betrieb. Abrechnung erfolgt 1913.

Art. 22. Bewilligungen und Einnahmen Fr. 53,556. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 52,873. 55. Fertig mit Ausnahme der östlichen Einfriedigungsarbeiten, deren definitive Anlage von dem dortigen Alignementsplan abhängig ist.

Art. 23. Bewilligungen Fr. 8000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 7999. 65. Vollendet und abgerechnet.

Art. 24. Bewilligung Fr. 1100. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 1141. 95. Fertig und abgerechnet.

Art. 25. Bewilligung Fr. 6800. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 6570. 90. Fr. 3400 wurden von der Armendirektion zurückvergütet. Vollendet. Restzahlungen erfolgen 1913.

Art. 26. Bewilligung Fr. 1700. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 1597. 85. Beendigt. Abrechnung erfolgt 1913.

Art. 27. Bewilligung Fr. 16,100. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 14,676. 90. Ausgeführt. Restzahlungen erfolgen 1913.

Art. 29. Bewilligung Fr. 300,000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 107,128. 30. Der Rohbau ist fertig und eingedeckt. Die Arbeiten werden im Laufe des Jahres vollendet. Die Abrechnung kann pro 1914 erfolgen.

Art. 30. Bewilligungen Fr. 12,751. 20. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 12,351. 95. Ausgeführt. Die letzten Zahlungen erfolgen 1913.

Art. 31. Bewilligung Fr. 5000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 4263. 05. In der Hauptsache ausgeführt und Magazin vom Lehrmittelverlag bezogen. Kleinere Arbeiten werden noch 1913 ausgeführt.

Art. 32. Bewilligungen und Einnahmen Fr. 53,291. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 53,361. 20. Vollendet. Die Zahlung pro 1912 betrifft die Garantiesumme für die Zentralheizungsanlage.

Art. 34. Bewilligung Fr. 3500. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 3475. 40. Beendigt und abgerechnet.

Art. 35. Bewilligung Fr. 3200. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 2894. 85. Ausgeführt und bezahlt.

Art. 37. Bewilligungen Fr. 6296. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 6131. 35. Beendigt und bezahlt.

Art. 38. Bewilligung Fr. 2000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 1851. 40. Ausgeführt. Abrechnung erfolgt pro 1913.

Art. 41. Bewilligung Fr. 3500. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 2000. Vollendet. Restanzzahlungen erfolgen 1913.

Art. 42. Bewilligung Fr. 2250. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 1500. Fertig. Abrechnung erfolgt 1913.

Art. 43. Bewilligung Fr. 2950. 40. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 2917. 15. Fertig. Abrechnung erfolgt 1913.

Art. 44. Bewilligung Fr. 10,000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 3000. Ist in Ausführung.

Art. 45. Bewilligung Fr. 4500. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 226. 60. Sämtliche Arbeiten waren fertig erstellt, als das Oekonomiegebäude durch Brand zerstört wurde. Abrechnung erfolgt 1913.

Der zuletzt angeführte, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Rat bewilligte Nachkredit ist, neben der grossen Zahl kleinerer Ausgaben, hauptsächlich durch die grossen von Fr. 197,128. 30 für das Technikum Burgdorf und Fr. 38,048. 60 für das Frauenspital Bern verursacht worden.

Am 20. Mai 1912 beschloss der Grosse Rat den Bau eines Verwaltungs- und Lehrgebäudes für die *landwirtschaftliche Winterschule* auf der *Domäne Schwand bei Münsingen* und bewilligte hierfür der Baudirektion einen Kredit von Fr. 420,000. Es wurde unverzüglich an die Ausführung dieses Beschlusses geschritten. Da aber der Budgetkredit X D 1 nicht hinreicht, so muss die Verrechnung vorläufig auf Vorschusskonto D 4 e erfolgen, der von 1913 an in jährlichen Quoten von Fr. 50,000 aus dem Budgetkredit amortisiert wird. Über den Bau selbst sei folgendes ausgeführt:

Der Bauplatz befindet sich auf dem vom Staate Bern erworbenen, prächtig gelegenen Schwandgut in Münsingen.

Das den Architekten von der Landwirtschaftsdirektion aufgestellte Programm forderte zur Unterbringung der nötigen Räume zwei Gebäude: ein eigentliches Lehr- und ein Wirtschaftsgebäude. Die beiden Bauten, im I. Stock durch eine abgedeckte, geschlossene Bogenbrücke verbunden, bilden eine einheitliche, malerische Gruppe. Das Lehrgebäude, mit seiner Hauptfront direkt nach Süden situiert, enthält im Souterrain die nötigen Säle für Physik- und Chemieunterricht, Heiz-, Kohlen-, Douchen- und Tröckneraum, sowie einen grossen Versammlungssaal (auch dienlich zu Turn- oder eventuel Zeichnungszwecken); im Parterre wurden die Sammlungs-, Bibliothek-, Direktions-, Einzel- sowie die 5 Lehrzimmer untergebracht; im ersten und zweiten Stock sind die Schlafzimmer (zu je 8 - 12 Betten) mit den zugehörenden Dependenzen wie Waschräume, etc. eingebaut. Luft und Licht der Zimmer, wie der breiten Korridore und Treppenhäuser ist reichlich vorhanden; die sanitären, wie die Heizungsinstallationen werden einfach, doch der heutigen Zeit entsprechend ausgeführt.

Das *Wirtschaftsgebäude*, im rechten Winkel an den Hauptbau angelehnt, erhält im Souterrain die geräumige Küche mit allen zugehörigen Nebenräumen; im Parterre den grossen Speisesaal für 200 Personen, sowie eine für sich (schon im Äussern ausgeprägte) abgeschlossene Abwartwohnung; der erste Stock kann zugänglich gemacht werden vom Hauptgebäude durch die Passage, oder (direkt abgeschlossen von diesem) nur vom Nebengebäude aus, so dass die darin befindlichen Schlafzimmer zur Unterbringung von Winterschülern, oder, da eine Haushaltungsschule vorgesehen, von dieser benutzt werden können. Im Dachraum befinden sich die Dienstenzimmer.

Die ganze Anlage bietet Raum für 150-180 Schüler und wird, da die Baukosten Fr. 420,000 (ohne Mobiliar) nicht übersteigen, äusserst einfach gehalten. Die Architektur, mit ihren Putzfassaden, wirkt hauptsächlich durch die Gruppierung, sowie die wohltuenden Dachformen.

Die Bauten wurden im August 1912 begonnen und Dank der sehr günstigen Witterung und dem Umstand, dass sämtlicher Kies und Sand auf dem Platz gewonnen werden konnte, wird es möglich, die Dachkonstruktion auf Anfang 1913 aufzurichten. Baukosten bis Ende 1912 Fr. 65,024. 70. Der Vollendungstermin für die Anlage ist auf 1. November 1913 festgesetzt.

Die Bauleitung besorgt Herr Architekt F. Könitzer in Worb.

ad Rubrik b:

Art. 2. Bewilligung Fr. 600,000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 480,290. 45. Der Neubau wird auf 1. Mai 1913 fertig.

Art. 3. Bewilligung und Einnahmen Fr. 5242. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 4983. 20. Wird 1913 vollendet.

Art. 4. Bewilligung und Einnahmen Fr. 78,150. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 72,817. 05. Ausgeführt. Bleiben noch Garantiesummen zu bezahlen.

Art. 5. Bewilligung Fr. 3000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 2938. 65. Vollendet und abgerechnet.

Art. 6. Bewilligung Fr. 6000. Ausgaben bis Ende 1912 5,995. 40. Ausgeführt und bezahlt.

Art. 7. Bewilligung Fr. 1100. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 600. Vollendet. Abrechnung erfolgt pro 1913.

Art. 8. Bewilligung Fr. 8,500. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 8495. 10. Fertig erstellt und abgerechnet.

Art. 9. Bewilligung Fr. 10,000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 9,500. Ausgeführt. Abrechnung erfolgt 1913.

Art. 10. Bewilligung Fr. 7,500. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 7,235. 95. Vollendet und abgerechnet.

ad Rubrik c:

Die bis jetzt bewilligten Arbeiten sind alle ausgeführt und es sind dafür die erwähnten Fr. 22,332. 25 bezahlt worden. Hängig ist noch ein Kreditbegehren von Fr. 1000 für Archiveinrichtung für die Amtsschreiberei Courtelary.

Die von den Oberbehörden im Jahr 1912 ausgesprochenen Bewilligungen betrugen

für Rubrik D 1 . . . . . Fr. 132,646. —
„ „ D 2 . . . . . „ 2,000.—

Auf 1. Januar 1913 betragen die eingegangenen, noch unerledigten Verpflichtungen auf D 1 . . . . . „ 186.493. 50
„ D 2 . . . . . „ 130,423. 10

Neue Projekte und Kostenvoranschläge für Rubrik X D 1 und 2 sind 1912 unter anderm folgende aufgestellt und den Oberbehörden vorgelegt, aber von diesen noch nicht endgültig behandelt worden:

Wimmis Amtsschreibereigebäude. Erstellung von Archiven. Devissumme Fr. 1500.

Ostermundigen Schiessplatz. Abortanlage. Devissumme Fr. 10,000, zu leisten vom Bund, Kanton, Gemeinde Bern und eventuell vereinigte Schützengesellschaft der Stadt Bern.

Courtelary Amthaus. Archiveinrichtung für das Betreibungsamt und Wiederherstellung der Holzremise. Devissumme Fr. 3250.

Brüttelen Erziehungsanstalt. Einrichtung von Bädern. Devissumme Fr. 2210. Wegen Krediterschöpfung verschoben.

Münsingen Irrenanstalt. Wasserreinigungsanlage. Devissumme Fr. 10,000.

Münsingen Irrenanstalt. Wasserreservoir und Pumpe zu der Wasserreinigungsanlage. Devissumme 5400 Franken.

Pruntrut Kantonsschule. Botanischer Garten. Umbau und Erweiterung des Gewächshauses und Einrichtung eines Alpengartens. Devissumme Fr. 31,000 und Fr. 11,500.

Witzwil. Neue Strafanstalt für Männer. Devissumme Fr. 1,155,000. Den Oberbehörden vorgelegt mit gemeinsamem Bericht der Direktionen der Bauten und der Justiz.

In ihrem Bericht zum Staatsverwaltungsbericht pro 1911 hat die Staatswirtschaftskommission auf den notwendigen Neubau der *Uhrenmacherschule am Technikum Biel*, sowie auf die misslichen Verhältnisse an der *mechanischen Abteilung* betreffend die Platzfrage aufmerksam gemacht und eine baldige ernstliche Prüfung der unhaltbaren Zustände empfohlen. Es wurden dann Fr. 4000 für das Uhrmacherschulgebäude und Fr. 2300 für das Werkstättengebäude bewilligt und die notwendigsten Reparaturen und Umänderungen ausgeführt. Weitere Begehren können vorderhand nicht berücksichtigt werden.

Ein zweites Begehren der Staatswirtschaftskommission ging dahin, der Regierungsrat möchte möglichst bald die nötigen Massnahmen treffen, um den im Staatsgebäude Kramgasse Nr. 24 teilweise unzweckmässig untergebrachten Direktionen der Polizei, des Gemeindewesens, der Sanität und der Landwirtschaft durch Verlegung bald hellere, ruhigere und besser eingerichtete Lokalitäten zu verschaffen. Diese seit Jahren im Vordergrund der staatlichen Notwendigkeiten stehende Angelegenheit stösst wegen der grossen Kosten immer wieder auf Schwierigkeiten. Ihre Lösung besteht in der Erstellung eines neuen Verwaltungsgebäudes an der Herrengasse, wofür wenigstens zwei alte Privathäuser angekauft und neue Pfarrwohnungen beschafft werden müssen. Das Neuprojekt ist schon lange bereit und wartet nur auf seine Finanzierung. Der fühlbare Mangel an genügenden Bureaulokalitäten verschiedener Verwaltungen lässt dessen Ausführung als dringendes Bedürfniss erscheinen.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Das Budget für den Unterhalt der Staatsgebäude stellt sich folgendermassen:

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	170,000	—	34,001	35	204,001	60
2. Pfarrgebäude	75,000	—	509	75	75,510	30
3. Kirchengebäude	7,000	—	12,330	—	17,534	10
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	2,725	20
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	5	—	25,015	40
6. Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	—	—	—	—	—	—
Total	278,000	—	46,846	10	324,786	60
Minderausgaben	.	.	.	.	59	50

Die Einnahmen auf C 1 waren in der Hauptsache Rückvergütungen des Kantonskriegskommissariats für Arbeiten in den Militäranstalten. Diejenigen auf C 3 betreffen die Brandentschädigung für das Kirchenchor Hindelbank; der letzteren steht in den Ausgaben der, der Gemeinde an den Wiederaufbau der Kirche geleistete Staatsbeitrag von Fr. 15,000 gegenüber. Die Kreditüberschreitung auf C 4 rührt von ausserordentlichen Arbeiten im Schlosshof Interlaken her.

Loskäufe von Pfrunden oder Kirchenchoren sind im Berichtsjahr keine zu verzeichnen.

Die Verpflichtungen für bewilligte, aber noch unerledigte Arbeiten betragen auf 1. Januar 1913 für Rubrik C 1 Fr. 25,918. 30; für C 2 Fr. 17,173. 20; für C 3 Fr. 955. 75; für C 4 Fr. 252. 20; für C 5 Fr. 3,864. 40.

3. Schulhaus- und Anstaltsbauten.

Für 70 Schulhäuser und 13 Armenanstalten und Krankenhäuser sind zu Handen der zuständigen Direktionen des Unterrichts, des Armenwesens und der Sanität die Projekte und Abrechnungen begutachtet und die Kollaudierung besorgt worden.

4. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Gemäss Art. 7, 9 und 18 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und von baupolizeilichen Vorschriften erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion folgenden derartigen Vorlagen von Gemeinden die Genehmigung:

Muri, Baureglement;

Meiringen, Alignementsplan für das Hirschengässlein;

Lyss, Alignementsplan, Abänderung;

Wasen, Alignementsplan II (Gmünden-Mättelizapfen) nebst zugehörigen Vorschriften;

Bern, Abänderung des Alignementsplanes für die Ausmündung der Monbijoustrasse auf die Seftigenstrasse im Weissenbühl;

Ostermundigen, Reglement für die Wasserversorgung;

Bühl, Revision des Wasserversorgungsreglements;

Interlaken, Baureglement;

Gysenstein, Baureglement;

Bümpliz, Verordnung betreffend den Bezug neuerstellter Wohnungen;

Tramelan-dessous, Abänderung des Alignementsplanes;

Matten bei Interlaken, Alignementspläne für das Strassennetz in Matten und für die Verbindungsstrasse Waldeggstrasse-Rugenstrasse;

Hindelbank, Alignementsplan;

Gstaad, Moderation für die Kanalisation;

Worb, Alignementsplan nebst zugehörigem Ausführungsreglement;

Bern, Abänderung des Alignementsplanes für die Kornhausstrasse, Schänzlistrasse;

Interlaken, Abänderung des Alignementsplanes für die Niesen-, Berna- und Florastrassen;

Ringgenberg, Bau- und Strassenpolizeireglement;

Zollikofen, Alignementsplan II (Lüften, Wahlacker, Häberlihof);

Gümligen, Abänderung des Alignementsplanes;

Bern, Alignementspläne für

1. die Länggassstrasse von der Haller/Erlachstrasse bis zur Bremgartenstrasse;
2. die Häusergruppe auf der Nordseite des Zeitglockens zwischen Kornhausplatz und Zwiebelngässchen;
3. das Gebiet zwischen Greyerz-, Schläfli- und Optingerstrasse (Viktoriaplatz-Schänzlistrasse);
4. die künftige Strassenverbindung von der Papiermühlestrasse durch den Pulverweg und die Schosshalde nach der Thunstrasse;
5. das Gebiet zwischen Murifeld und Wittigkofenweg;

Pieterlen, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftversorgung;

Zollikofen, Baureglement;

Lugnez, Wasserversorgungsreglement;

Herzogenbuchsee, Alignementsplan IV und V;

Bern, abgeänderter Alignementsplan für das Schützengässchen;

Biglen, Baureglement;

Interlaken, Reglement betreffend die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze;

Diemtigen, Wasserversorgungsreglement;

Grellingen, Kanalisationsreglement;

Biel, Alignementsplan für eine Zufahrtsstrasse vom oberen Quai zum neuen Güterbahnhof mit teilweiser Abänderung des allgemeinen Alignementsplanes der Stadt Biel von 1878 und Aufstellung des bisherigen Alignementes über die Parzellen Nr. 508.

Damphreux, Wasserversorgungsreglement.

5. Baupolizei.

Auf Grund des § 11, Alinea 1 des Baudekretes kam wieder eine grosse Zahl bestrittener Baubewilligungsgesuche von Stadt und Land zum Entscheid durch die Baudirektion, und andere gemäss §§ 13 und 14 zur Begutachtung an den Regierungsrat für den oberinstanzlichen Entscheid. Durch die Baudirektion wurde in 27 Fällen, wovon 6 aus Interlaken, durch den Regierungsrat in 17 Rekursfällen, wovon 7 aus Interlaken, entschieden. Häufig stehen diese Geschäfte in Verbindung mit Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes, sind also soweit zugleich strassenpolizeilicher Natur.

Da noch öfters entgegen Art. 1 des Baudekretes vom 13. März 1900 und Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes vom 10. Juni 1906 an Gebäuden, welche nicht die gesetzliche Entfernung von 3,60 bezw. 3 m von öffentlichen Strassen und Wegen haben, ohne vorherige Einholung der erforderlichen Baubewilligung, An- und Umbauten ausgeführt werden, so wurden die Regierungsstatthalter und Gemeindebehörden mittelst Kreisschreiben auf die daraus entstehenden schwierigen Situationen und Nachteile für den Bauenden aufmerksam gemacht und zu gewissenhafter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften ermahnt.

In erster Linie sind es die Baupolizeibehörden der Gemeinden, welche zuerst sich mit der Baupolizei zu befassen und darüber zu wachen haben, dass die kantonalen und die gemeindlichen Vorschriften beobachtet werden. An ihnen ist es, keine Bauten zuzulassen, für welche nicht zuvor eine gültige Bewilligung der kompetenten Behörden erteilt worden ist. Gewöhnlich sind es nicht eigentliche Neubauten, welche hiebei in Frage kommen, sondern An- und Umbauten, hauptsächlich letztere, wie sie Art. 6, Alinea 3 des Strassenpolizeigesetzes vom 10. Juni 1906 im Auge hat. So kommt es dann vor, dass successive Umbauten unter der Bezeichnung „Reparaturen" vorgenommen und so nach und nach alte Gebäulichkeiten in neue umgewandelt werden, was natürlich bei Objekten an öffentlichen Strassen und Wegen nicht gleichgültig ist, da in diesem Fall später eine allfällige Zurücksetzung oder Expropriation ungleich schwieriger und kostspieliger wird. An Gebäulichkeiten, welche nicht den gesetzlichen Abstand von 3,60, bezw. 3 m von öffentlichen Strassen und Wegen, sei es des Staates oder der Gemeinden, haben, darf innerhalb dieser Abstände ohne vorherige Bewilligung durch den Regierungsrat keine Veränderung gemacht werden, welche den Charakter einer blossen Reparatur überschreitet.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Art.	Gegenstand	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Budgetkredit	225,000	—	—	—
1.	Aareübergang Bern-Aarberg, Halenbrücke und Zufahrtsstrassen, Neubau	—	—	6,300	—
2.	Zweilütschinen-Lauterbrunnen-Staatsstrasse, Korrektion und Trottoiranlage	10,900	—	7,150	40
3.	Köniz-Niedermuhlern-Strasse, IV. Klasse, 5. Sektion, Neubau	—	—	15,197	75
4.	Ostermundigen-Vechigen-Staatsstrasse, Unterführung zu Ostermundigen	—	—	55	—
5.	Mamishaus-Fuhren-Gambach-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	10,084	—
6.	Laupen-Bösingen-Staatsstrasse, Sensebrücke, Neubau	—	—	236	80
7.	Heimiswil-Lueg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	149	60
8.	Saignelégier-La Ferrière-Staatsstrasse, Kanalisation in Saignelégier	—	—	2,000	—
9.	Saignelégier-Tramelan-Staatsstrasse, Korrektion bei Cerlatez	—	—	8,400	—
10.	Thun-Oberhofen-Staatsstrasse, Korrektion zu Oberhofen	—	—	9,800	—
11.	Steffisburg-Schwäbis-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,684	—
12.	St. Immer-Pontins-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	12,000	—
13.	Laufen-Wahlen-Staatsstrasse, Birsbrücke, Trottoir	—	—	1,068	05
14.	Röschenz-Metzerlen-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	12,000	—
15.	Monfavergier-St. Brais-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	4,000	—
16.	Münsingen-Dornhalden-Staatsstrasse, Kanalisation in Münsingen	—	—	777	50
17.	Zweilütschinen-Grindelwald-Staatsstrasse, Korrektion in der Schwendi	—	—	4,568	—
18.	Beatenberg-Staatsstrasse, Korrektion Kirche-Schlosserei	—	—	8,466	10
19.	Brandöschgrabenstrasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,052	70
20.	Grünen-Wasen-Staatsstrasse, Verlegung in Wasen	—	—	1,000	—
21.	Sumiswald, Bahnhofstrasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,000	—
22.	Niedergoldbach-Huttwil-Staatsstrasse, Korrektion und Trottoiranlage in Huttwil	—	—	3,406	10
23.	Rüegsbach-Sumiswald-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,390	90
24.	Winigen-Hofholz-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,120	45
25.	Oberönz-Steinhof-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,002	75
26.	Berken, Aare- und Kanalbrücken, IV. Klasse, Neubau	—	—	14,000	—
27.	Langenthal, Mittelstrasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,000	—
28.	Kornberg-Ebersold-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	3,875	—
29.	Bonfol-Beurnevésain-Staatsstrasse, Korrektion zu Beurnevésain	—	—	336	—
30.	Steffisburg-Schwarzenegg-Staatsstrasse, Korrektion im Oberemberg	2,600	—	9,370	50
31.	Busswil-Worben-Strasse, IV. Klasse, mit Aarebrücke, Neubau	—	—	1,506	50
32.	Hasleberg-Strasse, IV. Klasse, Sektion Golderen-Reuti, Neubau	—	—	5,000	40
33.	Grosse Scheidegg-Strasse, IV. Klasse, Sektion Rosenlaui-Amtsgrenze, Neubau	—	—	8,000	—
34.	Gsteig-Gsteigwiler-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	9,000	—
35.	Mötschwil-Station Hindelbank-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	6,063	65
	Übertrag	238,500	—	186,762	15

Art.	Gegenstand	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Übertrag	238,500	—	186,762	15
36.	Bern-Thörishaus-Staatsstrasse, Trottoir in Bümpliz	—	—	1,000	—
37.	Brückenuntersuchungen auf Staatsstrassen	—	—	24	70
38.	Gstaad-Lauenen-Staatsstrasse, Korrektion zu Gstaad	—	—	135	70
39.	Bach-Heimenschwand-Staatsstrasse, Rothachenbrücke, Umbau	—	—	2,972	80
40.	Delsberg-Soyhières-Staatsstrasse, Kanalisation in Delsberg	—	—	318	—
41.	Merligen-Unterseen-Staatsstrasse, neue Futtermauer	—	—	1,500	—
42.	Sigriswil-Schwanden-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	7,533	20
43.	Bern, Kirchenfeldbrücke-Staatsstrasse, Verstärkung	—	—	8,200	—
44.	Delsberg-Courrendlin-Staatsstrasse, Korrektion bei Delsberg	—	—	1,200	—
45.	Diemtigtal-Strasse, IV. Klasse, Neubau der Wampflenbrücke	—	—	73	50
46.	Frutigen-Adelboden-Staatsstrasse, Verbreiterung	—	—	1,200	—
47.	Frutigen-Kandersteg-Staatsstrasse, Neubau der Rainbrücke	—	—	900	—
48.	Frutigen-Kandersteg-Staatsstrasse, Korrektionen	—	—	2,378	65
49.	Lugnez-Damphreux-Staatsstrasse, neue Brücke	—	—	2,200	—
50.	Oberbütschel-Niederbütschel-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	26	—
51.	Grünen-Sumiswald-Staatstrasse, Kanalisation in Sumiswald	—	—	51	40
52.	Ütendorf-Thierachern-Staasstrasse, Hausversetzung	—	—	250	—
53.	St. Ursanne-Soubey-Strasse, IV. Klasse, IV. Sektion, Neubau	—	—	10	—
54.	Röthenbach-Südern-Staatsstrasse, Hausversetzung	—	—	150	—
55.	Gunten-Sigriswil-Staatsstrasse, Kanalisation in Gunten	—	—	386	40
56.	Schwarzenburg-Riffenmatt-Strasse, IV. Klasse, Korrektion	—	—	1,432	75
57.	Münster-St. Joseph-Staatsstrasse, Trottoir- und Schalenanlage in Münster	300	—	175	75
58.	Äschau-Neuenschwand-Strasse, IV. Klasse, Stützmauer	—	—	1,000	—
59.	Thun-Frutigen-Staatsstrasse, Hausversetzung	—	—	300	—
60.	Saanen-Gstaad-Staatsstrasse, Kanalisation	—	—	1,261	95
61.	Gunten-Merligen-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	500	—
62.	Hindelbank, Staatsstrasse, Korrektion im Dorf	—	—	5,140	—
63.	Dieterswil-Seewil-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	6,041	—
64.	Erlach-St. Johannsen-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	4,971	11
65.	Beatenberg-Strasse, IV. Klasse, Korrektion	—	—	260	—
66.	Bätterkinden-Ruppeldsried-Staatsstrasse, Korrektion in Limpach	—	—	46	40
	Total	238,800	—	238,701	46

Ueber die wichtigeren Bauten ist folgendes anzuführen:

Die Ausführung der im vorigen Jahre begonnenen *Überbrückung der Aare Bern-Aarberg* (Halenbrücke und Zufahrten von Bern, Herrenschwanden, Stuckishaus und Uettligen) ist ohne Unterbrechung und Unfall fortgesetzt worden und waren auf Ende 1912 ohne die noch nicht angefangene Uettligenstrasse die Hauptbauten gemacht. Es seien folgende nähere Angaben darüber angebracht:

Die Länggasszufahrtsstrasse führt von der Neubrückstrasse abzweigend längs dem bestehenden Drakauwege und dem Drakaugraben der Brücke zu. Die Länge der Strasse beträgt 1860 m; die Maximalsteigung 4,3 %; die Gesamtbreite 9 m, wovon 7 m auf die Fahrbahn und 2 m auf das rechtseitige Trottoir entfallen.

Die Hochbrücke befindet sich in einer Talenge unterhalb der Neubrücke. Das linke Aarufer ist sehr steil und besteht ausschliesslich aus Molasse, das rechte Ufer fällt flacher ab, zeigt aber immerhin einen schwachen Vorsprung, welcher für die Wahl der Brückenstelle und der Axrichtung massgebend war. Die Aare wird mit einem grossen Bogen von 87,3 m Spannweite überbrückt; daran schliessen sich rechtseitig vier kleinere Bogenöffnungen von je 21 m lichter Spannweite und den Abschluss bilden drei einfache Balkenöffnungen mit einer Spannweite von je 10 m. Die letzte dieser Balkenöffnungen wurde erst nachträglich beschlossen, da es sich zeigte, dass der Abschlusskegel zu grosse Dimensionen angenommen hätte, welche für den schlechten Untergrund verhängnissvoll geworden wären. Der grosse Bogen der Brücke liegt in der Geraden, während die Anschlussgewölbe in einem Bogen von 500 m Radius ausgeführt wurden. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 240 m. Die Fahrbahn liegt 39 m über dem Mittelwasserspiegel der Aare. Die Fahrbahnbreite der Brücke beträgt 7 m; das rechtseitige Trottoir 1,50 m; die Gesamtbreite der Brücke somit 8,5 m. Die ganze Brücke, Pfeiler, Gewölbe und Fahrbahn sind in armiertem Beton ausgeführt nach System Bolliger; an den Pfeilern wurde Quaderverkleidung imitiert. Die Fahrbahn steigt von beiden Endwiderlagern mit 3 ‰ gegen die Mitte der Brücke zu.

Die Herrenschwanden-Zufahrtsstrasse führt von der Strassenkreuzung beim Schulhaus Herrenschwan-

den dem natürlichen Abhang der Hausmatt folgend unter den Häusern von Halen durch, der Hochbrücke zu. Die gesamte Länge beträgt 900 m, das maximale Gefälle 5,5 %. Die Strasse hat kein Trottoir; die Fahrbahnbreite beträgt 6 m. Die Strasse ist fertig.

Die Uettligenfeldzufahrtsstrasse ist noch nicht in Angriff genommen. Sie zweigt nach Projekt im Finiz von der Uettligenstrasse ab, folgt dem linksufrigen Abhang des Glasbaches, biegt im Thalmattholz nach links ins Aaretal ein und gelangt längs des Halenrains im Walde bleibend zur Brücke. Gesamtlänge 2300 m. Maximalsteigung 4,7 %. Fahrbahnbreite 6 m. Sie hat kein Trottoir.

Die Kosten sind veranschlagt für die

Brücke auf . . .	Fr. 480,000. —
Strassen	„ 315,000. —
Total	Fr. 795,000. —

Die Ausführung der Brücke ist der Unternehmerfirma Müller, Zeerleder & Gobat verakkordiert; die Aufsicht und Bauleitung für Staat und Gemeinden besorgt Herr Ingenieur R. Meyer in Thun-Bern. Die Fertigstellung und Abrechnung der Bauten erfolgt 1914.

Mit der 5. Sektion Niedermuhlern gelangt nun der neue Strassenzug Köniz-Muhlern zum Abschluss und finden damit die Verkehrsinteressen grösserer Gegenden der Aemter Bern und Seftigen ihre Befriedigung. Die Baukosten der ganzen Strasse werden sich zusammen auf rund Fr. 120,611. 20 belaufen.

Die Sensebrücke zu Laupen, eine zur Befriedigung ausgefallene Eisenbetonkonstruktion, ist bereits Ende 1908 dem Verkehr übergeben worden.

Der Bau der Heimiswil-Lueg-Strasse ist bis zur Vollendung gediehen und auf der andern Seite wird die Winigenstrasse nächstes Jahr fertig werden, womit dann dieser wichtige Strassenzug geschlossen sein wird. Röschenz-Metzerlen ist nahezu fertig. Die Korrektion der Staatsstrasse auf Beatenberg ist vollendet und bereits auch die Gemeindestrasse von Kirche bis Bahnstation in Angriff genommen. Für den unter schwierigen Umständen erfolgten Neubau der Rüegsbach-Sumiswald-Strasse ist noch ein Nachsubventionsgesuch für Mehrkosten infolge Rutschungen etc. hängig.

Die Aare- und Kanalbrücken zu Walliswil und Berken sind fertig. Die Korrektion im Oberemberg bei Steffisburg wird 1913 durchgeführt. Die Haslebergstrasse ist bis zum einstweiligen Abschlusspunkt Reuti fertig und der Staatsbeitrag ausbezahlt. Eine Fortsetzung nach Weissenfluh ist noch projektiert. Für die ebenfalls fertige Strasse über die Scheidegg im Amt Oberhasle sind noch Fr. 32,000 vom Staatsbeitrag zu zahlen.

Die vor einigen Jahren angeordneten *Brückenuntersuchungen* im Kanton herum durch Ingenieur M. Probst sind in der Hauptsache durchgeführt und liegt das Resultat in bezüglichen Berichten und Skizzen vor.

Gestützt auf eine gründliche Untersuchung und Vorlage eines detaillierten Projektes von Herrn Prof. Rohn in Zürich hat der Grosse Rat durch Beschluss vom 18. November 1912 die Verstärkung der Kirchenfeldbrücke in Bern beschlossen und den Kredit für den dem Staat auffallenden Kostenanteil mit 60 % des auf Fr. 350,000 veranschlagten Projektes = Fr. 210,000 plus Fr. 30,000 für Verstärkungen der Pfeilerfundationen bewilligt. Die Bezahlung geht auf Vorschussrechnung, welche aus dem Strassenbaukredit innert 10 Jahren amortisiert werden soll. Der Gemeinde fallen auf 40 % der Hauptarbeiten = Fr. 140,000 und die Kosten der auf rund Fr. 20,000 divisierten Erweiterung (Ausrundung) der stadtseitigen Ausmündung gegenüber dem Kasino. Die Gemeinde hat dieser Abmachung am 8/9 März 1913 die Genehmigung erteilt. Die Vorbereitungsarbeiten sind unverzüglich in Angriff genommen worden, damit der Bau im Laufe des Jahres 1913 zur Durchführung gelangen kann. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat im Hinblick auf die Einführung der Doppelspur für die Strassenbahn dem Projekt ebenfalls die Genehmigung erteilt.

Für die Frutigen-Adelboden-Strasse ist eine successive Verbreiterung beabsichtigt, wofür bereits kleinere, derselben am meisten bedürftige Teilstrecken ausgeführt worden sind.

Neue Strassen- und Brückenbaubewilligungen sind im Jahr 1912 in 36 Posten ausgesprochen worden im Gesamtbetrag von Fr. 600,000.

Die im Jahr 1885 der Baudirektion eröffnete Vorschussrechnung für Strassen- und Brückenbauten, d. h. die Schuld der Baudirektion an die Staatskasse für Ausgaben auf Budgetrubrik X F beträgt auf

Ende 1912	Fr. 732,858. 54
die darüber hinausgehenden, durch Bewilligungen der Oberbehörden bis Ende 1912 geschaffenen Verpflichtungen zusammen . .	„ 1,322,955. —
Somit Belastung des Kredits F auf Ende 1912	Fr. 2,055,811. 54

Für die Abzahlung der fällig werdenden staatlichen Leistungen und die Amortisation der Vorschussrechnungen für die Halenbrücke und die Kirchenfeldbrücke ist ein Programm aufgestellt worden. Für 1913 wurde der Budgetkredit X F von Fr. 225,000 auf Fr. 260,000 erhöht.

Für Strassen- und Brückenbauten und Korrektionen, exklusive Unterhalt hat der Kanton Bern von 1831, Ende 1912 rund 30 Millionen ausgegeben, oder Fr. 366,000 per Jahr. Auf Ende 1912 sind noch 125 Strassenbaubegehren anhängig mit einer Gesamtvoranschlagsumme von 9,5 Millionen Franken, wovon ca. die Hälfte als Staatsleistung in Betracht kommen dürfte.

Verbesserung schlechter Strassen.

Auf Rechnung des der Baudirektion durch Grossratsbeschluss vom 30. November 1910 bewilligten Extrakredites von Fr. 500,000 für Verbesserung schlechter Strassen sind im Berichtsjahr . . . Fr. 197,976. 84 verausgabt worden (Vorschussrubrik D 4 k); ergibt mit der letztjährigen Ausgabe von . . . . . „ 166,216. 87

bis jetzt . . . . . *Total* Fr. 364,193. 71

Für 1913 ist eine Verwendung von Fr. 50,000 in Aussicht genommen und unter Rückbehalt einer Reserve unter die drei Oberingenieurkreise verteilt worden.

Die im Berichtsjahr ausgeführten Arbeiten verteilen sich auf verschiedene Strassen im Kanton herum, welche hauptsächlich mittelst ausserordentlicher Versteinung mit gebrochenem Material, Walzung und Entwässerung zu verbessern gesucht wurden. Erhebliche Beträge mussten noch für die im Vorjahr angeschafften Walzen, sowie für einen Schlammwagen ausgegeben werden.

2. Unterhalt.

Budgetrubriken	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	550,000	—	386	70	569,828	80
2. Strassenunterhalt	500,000	—	16,496	85	516,532	01
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	100,000	—	3,161	35	168,856	10
4. Verschiedene Kosten	20,000	—	236	25	20,154	96
5. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	2,500	—	22,206	—	—	—
Total	1,167,500	—	42,487	15	1,275,371	87
Ausgabenüberschuss	.	.	.	.	65,384	72

(Mehrkosten auf Rubrik E 1 Fr. 19,442. 10; auf E 3 Fr. 65,694. 75; wogegen Rubrik X 5 einen Einnahmenüberschuss verzeigt von Fr. 19,706.)

Um dem im letzten Verwaltungsbericht angeführten prinzipiellen Regierungsratsbeschluss vom 25. Februar 1911 für successive Erhöhung der Wegmeisterbesoldungen weitere Folge zu geben, hat der Regierungsrat die Baudirektion am 20. Februar 1912 ermächtigt, den Budgetkredit E 1 um die Mehreinnahmen auf Rubrik E 5 überschreiten zu dürfen. Dies ist geschehen. Die ausserordentliche Einnahme auf E 5, herrührend aus dem Verkauf von obsolet gewordenem Strassenterrain zu Weiermannshaus, weniger die budgetierte Einnahme von Fr. 2500, decken die Überschreitung auf E 1. Im Budget für 1913 ist der Kredit E 1 von Fr. 550,000 pro 1912 auf Fr. 580,000 erhöht worden, oder gegenüber der effektiven Ausgabe pro 1912 um Fr. 10,560 mehr, wodurch wieder einige Aufbesserungen möglich sind. Die Baudirektion ist stets bestrebt, die Wegmeister nach Möglichkeit besser zu stellen, muss aber anderseits von denselben überall getreue Pflichterfüllung verlangen.

Rubrik E 5 wurde im Budget pro 1913 zugunsten von Rubrik E 1 oder 2 unterdrückt, weil die selbständige Führung dieser Rubrik nicht mehr gerechtfertigt erschien.

Die Überschreitung auf E 3 erfolgte mit Ermächtigung des Regierungsrates vom 1. November und 31. Dezember 1912. Die Mehrausgaben rühren teilweise noch von Bewilligungen des Regierungsrates und des Grossen Rates aus den vergangenen Jahren her für Arbeiten, welche jeweilen nur soweit dringlich successive zur Ausführung gelangten. Zum Teil stehen dieselben in Verbindung mit Gewässerkorrektionen und Flussverbauungen längs oder quer von Staatsstrassen, namentlich aber mit Notarbeiten aus den Hochwasserjahren 1910 und 1912. Die meisten Arbeiten betreffen das Oberland, des Emmental und das Amt Schwarzenburg.

Der Winter 1911/12 wie auch die Witterung im Laufe des Berichtsjahres müssen für die Strassen als ungünstig bezeichnet werden. Es ist daher auch nicht zu verwundern, dass es nicht gelang, dieselben bei dem heutigen Verkehr mit schweren, rasch fahrenden Wagen aller Art überall in wünschbar gutem Zustand zu erhalten. Der Postverkehr auf der Grimselstrasse konnte wegen ungünstigen Schneeverhältnissen 3 Tage verspätet eröffnet werden. Auch im September erfolgten Stockungen infolge Schneefall.

Die nachstehenden Tabellen geben über verschiedene Punkte noch nähere Auskunft.

Länge der Strassen.

Oberingenieurkreise	Staatsstrassen	Strassen IV. Klasse mit Staatswegmeistern	Total
	km	km	km
I. Kreis	569.069	157.389	726.458
II. „	799.202	254.358	1053.560
III. „	808.994	103.374	912.368
Total	2177.265	515.121	2692.386

Wegmeisterpersonal.

	Oberingenieurkreis I	II	III	I	II	III	Total		Wöchentl. Arbeitstage
Oberwegmeister	8	8	7	—	—	—	23	—	
	a) auf Staatsstrassen			b) auf Strassen IV. Kl.			a	b	
Wegmeister 1. Klasse	36	125	128	—	5	—	289	5	1764
„ 2. „	35	42	24	2	5	—	101	7	540
„ 3. „	16	13	1	7	13	—	30	20	200
„ 4. „	12	4	2	17	17	4	18	38	168
„ 5. „	1	1	—	7	11	2	2	20	44
Total Wegmeister	100	185	155	33	51	6	440	90	2716

Strassenwalzungen.

Oberingenieurkreis	Walztage	Gewalzte Strassenlänge	Materialverbrauch Quantum	Materialverbrauch Kosten	Arbeitslöhne	Walzenbetrieb	Materialbedarf	Materialkosten		Walzungskosten		Gesamtkosten	
		km	m³	Fr.	Fr.	Fr.	m³	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
*I. . . .	107½	11.526	2,985	20,056. 50	3,437. 60	1,987. 75	0.235	1. 76	7. 57	0. 47	1. 55	2. 12	9. 24
II. . . .	220	24.370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III. . . .	684	39.043	10,201	50,497. —	21,131. 80	9,712. 25	0 261	1. 29	4. 95	0. 79	3. 02	2. 08	7. 97

* Ohne Frutigen- und Kanderstegstrassen, weil keine bezügliche Angaben.

Kiesrüstungen.

Gegenstand	Oberingenieurkreis I	II	III	Total
	m³	m³	m³	m³
Kiesverbrauch im ganzen	17,188	24,615	22,789	64,592
Davon ungebrochenes Material	12,000	18,910	2,030	92,940
Kiesverbrauch per km	30.2	30.8	28.17	29.67
Von Wegmeistern gerüstet	2,043	13,750	5,392	21,185
Von Hülfsarbeitern gerüstet	2,813	5,435	13,729	11,977
Mit Steinbrechern gerüstet	3,012	4,467	202	7,681
Angekauft	9,320	4,335	12,699	26,354
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtkosten	24,232. —	12,854. —	50,024. 25	87,110. 25
Kosten der Kiesrüstung durch Hülfsarbeiter p. m³				
a) Wurfkies	2. 70—3. 20	2. 80—3. —	4. 25	
b) Schlagkies	3. 80—4. 30	3. 80—4. 50	3. 95	
mit Seinbrecher				
c) per Brechstunde	3. 90—5. —	5. —	7. 12	
d) per m³ Material	3. 20—4. —	3. 00—3. 40	4. 03	

Die 440 Wegmeister auf *Staatsstrassen* besorgen 2177.265 km; auf einen Wegmeister entfallen demnach zirka 4.900 km Strasse. Diese Wegmeister haben zusammen 2417 Arbeitstage oder per Mann durchschnittlich 5½ Arbeitstage pro Woche. Pro wöchentlichen Arbeitstag sind durchschnittlich 0.900 km Strasse zu rechnen.

Auf den 515.121 km *Strassen IV. Klasse* besorgen 90 Wegmeister an 299 wöchentlichen Arbeitstagen den Dienst. Es macht dies auf jeden Wegmeister 5.724 km, wozu durchschnittlich zirka 3⅓ Arbeitstage pro Woche aufgewendet werden. Auf jeden Wegmeister entfallen per wöchentlichen Arbeitstag zirka 1.7 km Strasse. Die sämtlichen 530 Wegmeister beziehen für 2716 wöchentliche Arbeitstage oder 141,232 Arbeitstage einen Lohn von Fr. 535,214. 50, was einen durchschnittlichen Taglohn von Fr. 3. 79 ausmacht,

Werkzeugentschädigung und Stellvertretung inbegriffen. Die Wegmeisterbesoldungen für die Staatsstrassen betrugen im ganzen Fr. 505,721. 60 oder Fr. 232 per km; für die Strassen IV. Klasse im ganzen Fr. 63,720. 50 oder pro km Fr. 123. 70.

Neu übernommen wurde provisorisch der Wegmeisterdienst für die Strasse IV. Klasse St. Immer-Pontins.

Für *Staubbekämpfung* sind im Kreis I an Gemeinden für das Besprengen der Strassen Fr. 1297. 35 = 50 % des Kostenaufwandes bezahlt worden. In Kreis III wurden zwischen Laufen und Zwingen 740 Lfm. = 3700 m² geteert; Kosten Fr. 504. 70. In Kreis II war ein Kredit von Fr. 1000 bewilligt für Behandlung der Strassen im Gemeindebezirk Bern mit Calciumchlorid. Dieser Kredit kam aber wegen der andauernd nassen Witterung des Jahres 1912 nicht zur Verwendung.

Strassenpolizei.

Für die rechtsufrige Thunerseestrasse hat der Regierungsrat den Automobilverkehr für den Sommer 1912 Sonntags zwischen 10 Uhr morgens und 5 Uhr abends verboten und im übrigen die Maximalgeschwindigkeit auf 20 Stkm festgesetzt; zur Handhabung dieser Ordnung wurden drei Kontrollstationen errichtet. Die linksufrige Thunerseestrasse ist ganz geöffnet geblieben, aber die maximale Fahrgeschwindigkeit auf 25 Stkm beschränkt. Die Frutigen-Kandersteg-Strasse wurde probeweise freigegeben unter Vorbehalt einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 20 km.

Da in mehreren Fällen Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes durch vorzeitige Vornahme unstatthafter Hausbauten, namentlich Um- und Anbauten missachtet wurde, hat sich die Baudirektion veranlasst gesehen, gegen derartige Vorkommnisse strenge einzuschreiten und ihrem Personal in diesem Sinne Instruktion zu erteilen.

Wie im Vorjahre gelangte eine grosse Zahl von Baubewilligungsgesuchen zur Vornahme von Um- und Anbauten, sowie Erstellung von Neubauten an öffentlichen Strassen und Wegen gemäss Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes und auf Grund örtlicher Baupolizeireglemente und Alignementspläne zum Teil erstinstanzlich durch die Baudirektion, zum Teil oberinstanzlich durch den Regierungsrat, zur Behandlung, einzelne im Sinne der Abweisung.

Verschiedene Gemeindereglemente für Strassenwesen sind auf Grund von Art. 13 des Strassenpolizeigesetzes und § 18 des Alignementsgesetzes zuhanden des Regierungsrates begutachtet und von diesem genehmigt worden.

E. Wasserbau.

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Budgetkredit G 1	320,000	—	—	—
Rückvergütung an die Vorschussrechnung D 3 c	—	—	108,870	04
Art. **a. Bauten des Staates.**				
1. Schleusen in Thun, Unterhalt		—	988	93
2. Verschiedene Objekte	—	80	13,544	30
	1,042			
b. Bauten der Gemeinden mit Kantonsbeiträgen.				
3. Gürbe im Tal, Schwellenarbeiten		—	500	—
4. Lütschine zu Grindelwald, Schwellenbauten		—	400	—
5. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau, Schwellenbauten	—	—	5,044	30
6. Aareunterhalt Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	1,841	45
	—			
c. Bauten der Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.	—			
7. Gürbekorrektion vom Quellengebiet bis Belp	27,043	30	95,080	88
8. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	4,100	—	6,531	—
9. Dorfbach zu Oberwil b. B., Verbauung	3,488	80	4,237	18
10. Tscherzisbach zu Gsteig, Verbauung	—	—	5,644	80
11. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	53,640	55	93,680	30
12. Simmekorrektion zu St. Stephan	119,849	50	8,142	50
13. Lauenengraben am Hasleberg, Verbauung	—	—	62	60
14. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	40,931	—	79,719	35
15. Lombach zu Habkern, Verbauung	15,910	—	22,742	50
16. Sagi- und Widenbach zu Lauterbrunnen, Verbauung	—	—	7,915	35
17. Trub und Zuflüsse, Verbauung	28,130	10	46,312	89
18. Ilfis Emmenmatt-Kröschenbrunnen, Verbauung	23,692	40	48,060	70
19. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze Solothurn . . .	78,789	92	128,241	—
20. Grüne, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	8,097	75	23,012	75
21. Hornbach bei Wasen, Verbauung	1,070	—	5,097	95
22. Scheulte zu Vicques, Korrektion	1,428	90	2,173	—
23. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	22,250	65	56,443	35
Übertrag	749,445	67	764,287	12

Art.	Gegenstand	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Übertrag	749,445	67	764,287	12
24.	Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr	58,157	80	16,117	30
25.	Bunderbach zu Kandergrund, Verbauung	11,400	—	20,800	—
26.	Kanderkorrektion Engstligen-Kien	13,800	—	9,539	90
27.	Leimbach zu Frutigen, Verbauung	10,000	—	20,000	—
28.	Klöpfligraben zu Mühlenen, Verbauung	10,000	—	10,000	—
29.	Dorfbach zu Münsingen, Korrektion	10,000	—	17,500	—
30.	Dürrbach zu Bowil, Korrektion	17,677	58	18,000	—
31.	Schwarzwasser in der Gemeinde Rüschegg, Verbauung	7,631	35	825	45
32.	Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	4,000	—	5,913	70
33.	Doubskorrektion zu Soubey	—	—	1,290	95
34.	Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	25,200	—	33,737	45
35.	Saanekorrektion zu Gstaad bei Saanen	12,650	05	2,609	35
36.	Lauenenbach bei Gstaad, Korrektion	—	—	7,839	10
37.	Saanekorrektion in der Gemeinde Diki	234	85	411	—
38.	Zulgkorrektion zu Steffisburg, Müllerschwelle-Bernstrasse	—	—	967	70
39.	Alp- und Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	—	—	10,619	80
40.	Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	24	—
41.	Sagenbach zu Guttannen, Verbauung	—	—	30	—
42.	Lombach bei Unterseen, Verbauung	8,240	—	2,676	75
43.	Lützelkorrektion Kantonsgrenze-Birs	—	—	212	48
44.	Birskorrektion zu Zwingen	—	—	271	77
45.	Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	1,260	—	1,801	40
46.	Birskorrektion zu Liesberg und neue Brücke	5,216	—	7,103	70
47.	Sundgraben zu Sundlauenen, Verbauung	—	—	11,048	50
48.	Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	6,500	—	11,177	85
49.	Zulg zu Steffisburg, Müllerschwelle-Gumm	8,100	—	12,800	—
50.	Birskorrektion zu Courrendlin	—	—	620	15
51.	Dorfbach zu Oberbipp, Verbauung	—	—	15	05
52.	Tram zu Tramelan, Korrektion	6,000	—	120	—
53.	Birs und Sorne zu Delsberg, Korrektion	10,010	65	13,285	75
54.	Wührigraben bei Teuffenthal, Verbauung	1,800	—	3,150	—
55.	Grünnbach zu Merligen, Verbauung	6,000	—	10,961	80
56.	Péry Wildbäche, Korrektion und Verbauung	10,000	—	17,913	48
57.	Eistlenbach zu Hofstetten bei Brienz, Verbauung	6,972	30	12,742	60
58.	Rüttigraben zu Kröschenbrunnen, Verbauung	80	—	113	—
59.	Kurzengraben, Gemeinde Wasen	400	—	689	—
60.	Kurzeneigraben auf der Kurzeneialp, Verbauung	—	—	8	80
61.	Kirelkorrektion im Diemtigthal	—	—	170	—
62.	Wetterbach bei Kandersteg, Verbauung	—	—	983	50
63.	Birskorrektion zu Pontenet	280	53	389	—
64.	Erlibach im Kienthal, Verbauung	1,574	52	13,201	95
65.	Wildbäche zu Wengi, Verbauung	13,200	—	2,177	70
66.	Doubskorrektion zu Ocourt	—	—	234	90
67.	Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	—	—	4,940	20
68.	Krummbach bei Lenk, Verbauung	6,800	—	1,474	—
69.	Aare- und Zulgkorrektion, Umbau der Zulgausmündung	5,300	—	—	—
70.	Guntenbach, Verbauung	3,300	—	—	—
71.	Hünibach bei Hilterfingen, Verbauung	3,644	60	—	—
	Total G 1 a—c	1,034,895	90	1,034,796	15
	2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister:				
	Budgetkredit	8,000	—	—	—
	Einnahmen und Ausgaben	1,314	50	5,380	40
	Total	9,314	50	5,380	40
	3. Juragewässerkorrektion	80,877	99	80,877	99
	Total Wasserbau G 1—3	1,125,088	39	1,121,054	54

Minderausgaben Fr. 4,033. 85, resultierend aus G 2.

Die Rückvergütung von Fr. 108,870. 04 an die Vorschussrechnung D 3 c betrifft die voriges Jahr auf letztere gebuchte, erst 1912 erfolgte Beitragseinzahlung von St. Stephan für die durch den Kanton auf Rechnung der Gemeinde ausgeführte Simmekorrektion daselbst.

Unter den Einnahmen figurieren Fr. 655,116. 93 Bundesbeiträge, welche sich auf 54 Objekte verteilen. Davon betrifft der Hauptposten von Fr. 90,000 die I. Beitragsquote für die auf Vorschussrechnung D 4 g gebuchten Notbauten an der Emme infolge der Hochwasser und Überschwemmung vom Juni 1910. (Bundesbeschluss vom 19. Juni 1912 und Grossratsbeschluss vom 16. September 1912.)

Der Kredit von Fr. 320,000 für Rubrik G 1 erzeigt sich für die durch erfolgte Bewilligungen eingegangenen Verpflichtungen stets als sehr knapp, so dass sich die Baudirektion veranlasst sah, das Tiefbauamt anzuweisen, nur die ganz dringlichen Bauten ausführen zu lassen, soweit nicht seitens der interessierten Gemeinden die nötigen Vorschüsse geleistet werden.

Unter den 72 Objekten unter G 1 gibt es eine Anzahl sehr grosse, kostspielige, welche, obschon in der Ausführung auf eine Anzahl von Jahren verteilt, hohe Summen erfordern, so die Lamm- und Lombach-Verbauungen, die Simmekorrektion bei St. Stephan, die Kanderkorrektion Frutigen-Kien-Spiez, die Zulgkorrektion, die Verbauung und Korrektion der Gürbe, der Emme und ihrer Zuflüsse, der Aare oberhalb und unterhalb Bern, zwischen Runtigen und Aarberg, sowie Aarberg und Hagneck (letztere unter Juragewässerkorrektion verrechnet).

An der *Emme und ihren Zuflüssen,* an welchen die Hochwasserschäden vom Jahr 1910, für welche Bund und Grosser Rat im Laufe des Berichtsjahres ausserordentliche Subventionen bewilligt haben, eben repariert waren, hat am 13./14. Juni 1912 ein neues, aussergewöhnliches Hochwasser, das noch grösser war als dasjenige von 1910, an vielen Orten grosse Verheerungen, insbesondere Uferanbrüche, verursacht. Ihm sind zum Teil auch die nach den Hochwassern von 1910 erstellten Holzbauten wieder zum Opfer gefallen, so in Rüderswil, Burgdorf und Bätterkinden. Die in der Gemeinde Utzenstorf nach 1910 erstellten Bauten haben standgehalten. Der Steg von Lauperswil und die Waldeckbrücke Burgdorf wurden fortgerissen. Zum Glück war die Hebung der Eisenbahnbrücke bei Äffligen um einen Meter rechtzeitig im Frühjahr vollendet worden, sonst hätte dort auch eine Katastrophe eintreten müssen. Von diesem Zeitpunkt an wurden Projekte für die notwendig gewordenen Verbauungen aufgestellt und die Verbauung der Ausbruchstellen teils definitiv, teils provisorisch, vorgenommen. Es ist an den gefährdeten Punkten die Verwendung von Beton vorgesehen. Diese neuen Arbeiten erfordern auch neue Kreditbewilligungen.

Im Gebiet der *Juragewässerkorrektion* waren die Seestände etwas weniger hoch, weil die hohen Zuflüsse von kürzerer Dauer waren. Im *Oberland* haben diesmal die *Gewässer im Frutigtal,* die *3 Wengibäche und der Reichenbach,* schweren Schaden angerichtet.

Über die grösseren Gewässerverbauungen und Korrektionen kann folgendes Nähere bemerkt werden:

An der *Kanderkorrektion* ist nur in der untern frühern Korrektion gearbeitet worden, sonst hatte man noch mit der Bereinigung der Ausführungsprojekte zu tun. Auch sind die Rechtsverhältnisse an Flussbett und Ufer Gegenstand von Verhandlungen mit den Anstössern gewesen. An der *Zulg* waren noch die Folgen der Hochwasser sowohl von 1910 wie von 1912 gutzumachen, Uferanbrüche und Unterkolkungen der Schwellenwerke zu verbauen.

Die Verbauung der *Gürbe* im Gebirge ist trotz der schlechten Witterung des Sommers 1912 in normaler Weise fortgeschritten. In der Gürbe selbst kamen zwei weitere Sperren aus armiertem Beton zur Ausführung. Im Schwendigraben wurden Steinsperren ergänzt und erhöht. Am Fusse des Ziegerhubelbruches sind weitere Entwässerungsarbeiten vorgenommen worden. Im Tal (Pfandersmatt-Belp-Selhofen) wurden die Arbeiten für die Kanalerweiterung mit Überfällen in Burgiwil und im Säget bei Belp wieder aufgenommen. Ferner sind die Hochwasserdämme unterhalb Belp gegen Selhofen hin erhöht worden. Sodann kamen weitere Ausräumungsarbeiten in den noch nicht korrigierten Strecken und den Seitenkanälen zur Ausführung, sowie die üblichen Uferergänzungen. Die Korrektionsbauten an der *Aare von der Gürbe bis Stauwehr Felsenau* sind weiter geführt worden, konnten jedoch infolge des hohen Wasserstandes nicht nach Wunsch gefördert werden. An der Korrektion der *Sense zwischen Schwarzwasser-Saane* kamen in der Sensematt, Gemeinde Köniz, längs den Staatsauen, sowie längs der Sensetalbahn und dem Anstoss der Gemeinden Neuenegg und Laupen Ergänzungen an Leitwerken und Traversen, sowie Anlagen solcher und Vorlagen von Sinkwalzen zur Ausführung. Die ausgeführten Korrektionsstrecken haben teilweise vom Hochwasser stark gelitten, so dass die Ausbesserungen der Schäden viel Arbeit erforderten und erhebliche Kosten verursachten. An der *Saanekorrektion Laupen-Oltigen* bestunden die Bauten in der Hauptsache aus neuen Leitwerken und Bindern, bezw. Verlängerung ersterer, sowie in Erhöhung und Verstärkung von Hochwasserdämmen und Vorlegen von Sinkwalzen. Hochwasserschäden sind auf dieser Flussstrecke wenig vorgekommen. Am *Schwarzwasser in der Gemeinde Rüschegg* wurde eine Verlängerung der rechtsufrigen Uferpflästerung oberhalb der Strassenbrücke nach der Pfadern verlangt; genannte Brücke durch eine rechtsufrige Flutöffnung erweitert und gesichert.

Für Arbeiten im Gebiete der Juragewässerkorrektion wurden ausgegeben . . . . . Fr. 80,877. 99

An Einnahmen sind zu verzeichnen:

a) Zinse des Schwellenfonds	Fr. 38,053. 40	
b) Pachtzinse und verschiedene Einnahmen	„ 3,390. 50	
c) Bundesbeiträge . . .	„ 9,884. 35	
		„ 51,328. 25
		Fr. 29,549. 74

Die Hauptposten der Ausgaben entfallen auf
das Absperrwerk zu Aarberg mit . Fr. 21,531. 90
den Unterhalt der Binnenkanäle mit „ 20,624. 35
den Nidauschleusenumbau mit . . „ 22,550. 10

Bei den Nidauschleusen sind die Arbeiten an der Grundschwelle der Hauptöffnung links vollendet und ist mit dem Montieren der Schützenaufzüge begonnen worden. Für den Umbau der zweiten Hauptöffnung ist ebenfalls eine Vorlage ausgearbeitet und mit der Abrechnung für das linksseitige Wehr dem Bundesrat zur Subventionierung eingereicht worden.

Am 14. Juni 1912 erreichte der Aarestand am Aarbergerpegel die Höhe von 6.30 m = 450.26 ü. M. Es ist dies seit 1888 der höchste Wasserstand. Die Folge davon war, dass die Hochwasserdämme unterhalb der Walperswilbrücke überflutet und die anstossenden Mööser überschwemmt wurden. Die Erhöhung der Dämme ist nun in Angriff genommen worden und wird im Jahr 1913 zu Ende geführt.

Da das Hochwasser von 1912 immerhin nicht von langer Dauer war, so erreichte der Bielersee nur die Höhe von 433.52, blieb also noch um 44 cm unter dem ordentlichen Hochwasserstand von 433.96. Für die Regiearbeiten an den Kanälen wurden 3 Aufseher zeitweilig beschäftigt. Die Aufsicht über die Binnenkanäle im grossen Moos führte Oberwegmeister Andrey, der bei der Neuorganisation der Baudirektion dann durch Sekretär Zaugg ersetzt worden ist.

Für die 8 Pegelstationen waren 7 Pegelbeobachter angestellt.

Die im vorigen Jahresbericht erwähnte Hochwasserstatistik für den Wasserwirtschaftsverband ist besorgt worden.

Im Personal der Schwellenmeister, Schleusenmeister und Pegelaufseher ist nur der Tod des langjährigen Oberschwellenmeisters Bettschen in Reutigen zu verzeichnen, der zum Teil in seinem Sohn, bisheriger Bauführer an der Gürbe, seinen Nachfolger fand.

Schwellenreglemente und Kataster etc. wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Eistlenbach in der Gemeinde Hofstetten, Schwellenreglement; Duggingen, Schwellenreglement;

Schwellenkataster für die I. Sektion der Korrektion der Grossen Simme, von unterhalb der Einmündung der Kleinen Simme abwärts bis zur Schlucht zwischen Mannenberg und Stegacker;

Gwattmoosgräben in den Gemeinden Strüttlingen und Spiez, Schwellenreglement und Kataster;

Zulg und Zuflüsse in den Gemeinden Eriz und Herrenbach-Buchen, Nachtrag zum Schwellenkataster.

Herzogenbuchsee, Reglement über die Anlage und Durchführung der Büchselbach-Verbauung und Kanalisation;

Diemtigen, Baukataster für die Kirelkorrektion bei der Katzenbachbrücke zu Oey;

Simmenkorrektion bei Grodoey zu St. Stephan, Schwellenreglement und Kataster;

Saanen, Schwellenmoderation für das rechte Saaneufer;

Müschenbezirk, Schwellenreglement;

Unter *öffentliche Aufsicht* wurden gestellt:

Der Benzlauibach, der Heulauibach, der Hofstattbach und der Sagenbach in der Gemeinde Guttannen; das Ferrenbergbächlein in den Gemeinden Bolligen und Stettlen; der Staubbach bei Lauterbrunnen; der Eichholzgraben in den Gemeinden Hilterfingen und Heiligenschwendi.

F. Wasserrechtswesen.

Schon in den Verwaltungsberichten für die Jahre 1910 und 1911 ist auf die Tatsache hingewiesen worden, dass nach dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 26. Mai 1907 sofort eine ganze Anzahl von Konzessionsgesuchen für grössere Anlagen gestellt wurden, dass sich dann aber ein ganz bedeutender Rückschlag bemerkbar machte, der auch eine Verminderung der Einnahmen an Gebühren zur Folge hatte. Dies gilt für das Jahr 1912 noch in verschärftem Masse.

Konzessionen für grössere Anlagen wurden gar keine erteilt und von den eingelangten Konzessionsgesuchen betrifft nur eines ein grösseres Werk, das am Kienbach erstellt werden soll.

Desto zahlreicher waren die Gesuche um Verlängerung der Konzessionsfristen, was grösstenteils mit der allgemeinen Lage des Geldmarktes zusammenhängt. Mehrere Werke, für welche die Konzessionen schon seit Jahren erteilt sind, konnten nicht in Angriff genommen werden, weil es zu schwierig war, das Geld hiefür zu beschaffen. Diesem Umstand musste Rechnung getragen werden und der Regierungsrat hat denn auch jeweilen den eingelangten Gesuchen um Verlängerung der Fristen entsprochen.

Ziemlich zahlreich waren auch die Bewilligungen zur Abänderung bestehender Anlagen, wofür nach Art. 16 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 eine Genehmigung des Regierungsrates erforderlich ist.

Auch fanden eine ganze Reihe von Uebertragungen früher erteilter Konzessionen auf neue Inhaber statt.

Ebenso waren die Gesuche um Bewilligung zur Projektierung neuer Werke ziemlich zahlreich, doch handelt es sich hiebei um ganz kleine Anlagen. Die einzige Ausnahme hievon bildet ein Projekt der bernischen Kraftwerke für Erstellung eines neuen Werkes mit einer kombinierten Ausnutzung von Kander, Oeschinensee und Oeschinenbach.

Der Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907, welcher die Ableitung von Quell- und Grundwasser betrifft, kam in zwei wichtigen Fällen zur Anwendung. Die beiden solothurnischen Gemeinden Luterbach und Zuchwil, welche die Willadingenquellen bei Koppigen angekauft haben, stellten das Gesuch, von dort 7000 Minutenliter für eine Wasserversorgung ableiten zu dürfen. Da diese Quellen hart an der Kantonsgrenze liegen, kommen öffentliche Interessen des Kantons Bern hiebei nur wenig in Betracht und die eingelangten privatrechtlichen Einsprachen können durch eine gütliche Einigung erledigt werden. Hingegen bleibt noch abzuwarten, welche Stellung die Regierung des Kantons Solothurn zu dem Projekte einnehmen wird.

Ferner stellte die Gruppenwasserversorgungs-Genossenschaft Burgdorf-Fraubrunnen das Gesuch, der Regierungsrat möchte ihr das freie und unein-

geschränkte Verfügungsrecht an ihren Vennersmühlequellen bei Rüderswil einräumen und die Beschränkung der Ableitung auf 4000 Minutenliter fallen lassen.

Gegen dieses Gesuch erhob sich, wie zu erwarten war, eine starke Opposition; nach erfolgter Bekanntmachung langten zahlreiche Einsprachen dagegen ein.

Die Erledigung beider Geschäfte, welche Quellenableitungen betreffen, kann erst im Jahr 1913 erfolgen.

Die durch das politische Departement der Eidgenossenschaft mit Frankreich geführten Verhandlungen über die Rechtsverhältnisse am Doubs sind noch nicht zum Abschluss gelangt, es zeigt sich aber immer deutlicher, dass die jetzige Situation eine ganz unhaltbare ist und immer neue Konflikte mit sich bringt.

Der Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte liegt zwar schon seit Juni 1911 vor, ist aber von der Bundesversammlung noch nicht beraten worden.

Schon im letzten Bericht wurde hervorgehoben, dass nach diesem Entwurf beinahe alle Materien, wofür in unserem kantonalen Gesetze besondere Dekrete und Verordnungen vorgesehen sind, durch die Bundesgesetzgebung geordnet werden sollen und dass aus diesem Grunde schon angefangene Vorarbeiten sistiert werden mussten.

Die Vorarbeiten für den Wasserkataster liegen schon längst ausgearbeitet vor; das kantonale Dekret hierüber kann aber erst nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes erlassen werden.

Für die schweizerische Landeshydrographie hat das Wasserrechtsbureau eine Übersicht der Wasserkräfte zu liefern, die im Kanton Bern schon ausgenutzt sind oder deren Ausnutzung bereits projektiert ist. Die Landeshydrographie will sie zu einer Statistik verarbeiten, die auf den Zeitpunkt der Landesausstellung herausgegeben werden soll. Die Verhandlungen hierüber fallen noch in das Jahr 1912, ebenso einige Vorarbeiten, die zu diesem Zweck gemacht wurden, dagegen wird die Ablieferung des gesammelten Materials erst gegen Ende 1913 stattfinden können.

Wie im Vorjahre, hatte die Grundbuchbereinigung auch noch 1912 sehr viel Arbeit zur Folge, indem von Behörden und Privaten aus allen Teilen des Kantons Anfragen gestellt wurden, die nicht immer sehr leicht zu beantworten waren.

Ebenso erforderten die Rechtsverhältnisse im Flussbett und die Anwendung der Art. 76-78 des kantonalen Einführungsgesetzes zum schweizerischen Zivilgesetzbuch in mehreren Fällen eingehende Untersuchungen.

Schliesslich kamen dazu noch Auskunftserteilungen aller Art und Vermittlungen bei Streitigkeiten.

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1912		Neue Vorschüsse pro 1912		Amortisation pro 1912		Stand am 1. Januar 1913	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
Vorschüsse und Depots.								
1. Berner Alpen, Relief Simon . .	25,000	—	—	—	—	—	25,000	—
2. Unfallversicherung	8,041	—	26,392	15	22,919	—	11,514	15
3. Kautionen *(Einnahmen)*	3,926	—	2,247	20	549	—	*5,624*	*20*
4. Amtsschreibereien, Bureaueinrichtungen	22,041	25	291	—	—	—	22,332	25
5. Triangulationen im Simmenthal etc.	67,373	76	31,913	20	543	70	98,743	26
6. Triangulationen im Jura	17,209	75	38,541	60	—	—	55,751	35
7. Grundbuchbereinigung	3,167	40	1,402	70	—	—	4,570	10
8. Neue Kantonskarte *(Einnahmen)* .	—	—	1,470	30	3,630	50	*2,160*	*20*
	146,759	16	102,258	15	27,642	20	225,695	51
A. k. Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnvorstudien:								
a. Tramelan-Noirmont	1,700	—	—	—	1,700	—	—	—
b. Worblental	3,230	—	—	—	3,230	—	—	—
c. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt	2,683	75	—	—	—	—	2,683	75
d. Delsberg-Mervelier-Oensingen .	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
e. Stockental	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
f. Pruntrut-Damvant	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
g. Solothurn-Bern	22,045	20	3,776	35	—	—	25,821	55
h. Steffisburg-Thun-Gunten . . .	2,825	—	—	—	—	—	2,825	—
i. Herzogenbuchsee-Wangen . .	2,500	—	—	—	—	—	2,500	—
k. H'buchsee-Utzenstorf-Lyss . .	12,400	—	—	—	—	—	12,400	—
l. Thun neue Bahnhof- und Hafenanlage	3,512	10	740	—	—	—	4,252	10
Übertrag	62,495	05	4,516	35	4,930	—	62,081	40

	Stand am 1. Januar 1912		Neue Vorschüsse pro 1912		Amortisation pro 1912		Stand am 1. Januar 1913	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	62,495	05	4,516	35	4,930	—	62,081	40
m. Delsberg-Mervelier	3,252	50	—	—	—	—	3,252	50
n. Biel-Täuffelen-Ins	5,375	—	—	—	—	—	5,375	—
o. Sonnenberg-Breuleux	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
p. Biel-Täuffelen-Ins, *Variante B*	2,300	—	—	—	—	—	2,300	—
q. Réchésy-Bonfol	—	—	1,092	50	—	—	1,092	50
r. Tramelan-Tavannes	—	—	25	—	—	—	25	—
s. Worb-Biglen	—	—	1,700	—	—	—	1,700	—
	75,522	55	7,333	85	4,930	—	77,926	40
2. Studien für elektrischen Betrieb bernischer Bahnen	12,030	—	500	—	—	—	12,530	—
3. Eisenbahnsubventionen:								
a. Pruntrut-Bonfol, *Vorschuss*	108,000	—	58,000	—	—	—	166,000	—
b. Solothurn-Bern	271,100	—	20,800	—	—	—	291,900	—
c. Sensetal-Bahn	125,184	—	—	—	—	—	125,184	—
d. Bern-Neuenburg (Direkte)	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
e. Bern-Lötschberg-Simplon	14,000,000	—	—	—	—	—	14,000,000	—
f. Bern-Worb, *Vorschuss*	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
g. Tramelan-Breuleux-Noirmont	161,400	—	161,400	—	—	—	322,800	—
h. Zweisimmen-Lenk	400,000	—	—	—	—	—	400,000	—
i. Bern-Zollikofen	234,400	—	58,600	—	293,000	—	—	—
k. Langenthal-Jura	148,000	—	—	—	—	—	148,000	—
l. Herzogenbuchsee-Wangen	115	—	—	—	—	—	115	—
m. Ligerz-Tessenberg-Drahtseilbahn	60,000	—	—	—	—	—	60,000	—
n. Worblentalbahn	176,000	—	176,000	—	—	—	352,000	—
o. Mett-Meinisberg-Schmalspurbahn	—	—	51,840	—	—	—	51,840	—
	16,704,199	—	526,640	—	293,000	—	16,937,839	—
D. 3. Bauvorschüsse an X F u. G.								
a. Strassenbauten	732,856	54	—	—	—	—	732,856	54
b. Wasserbauten	1,192,353	51	—	—	108,870	04	1,083,483	47
	1,925,210	05	—	—	108,870	04	1,816,340	01
D. 4. Vorschüsse.								
a. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	12,909	89	15,514	81	12,500	—	15,924	70
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen	10,633	94	3,572	45	—	—	14,206	39
c. Simmekorrektion zu St. Stephan	378,761	65	—	—	60,000	—	318,761	65
d. Triangulation Simmenthal-Saanen	—	—	4,000	—	4,000	—	—	—
e. Schwand bei Münsingen, Winterschule	—	—	65,024	70	—	—	65,024	70
f. Biel Staatsstrassen, Abtretung an die Gemeinde	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
g. Emme Utzenstorf-Bätterkinden, Hochwasserschaden	434,641	50	851	55	90,000	—	345,493	05
h. Sundgraben zu Sundlauenen, Verbauung	6,144	65	120	80	4,400	—	1,865	45
i. Alp- u. Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	20,674	40	23,226	90	20,000	—	23,901	30
k. Ausserordentl. Verbesserungen an Staatsstrassen	—	—	197,976	84	197,976	84	—	—
l. Bern-Aarberg-Strasse, Halenbrücke, Neubau	—	—	245,680	—	—	—	245,680	—
m. Emme zu Rüderswil, Hochwasserschaden, Verbauung	—	—	147,568	95	67,500	—	80,068	95
n. Emme zu Schüpbach, Hochwasserschaden, Verbauung	—	—	7,612	05	—	—	7,612	05
	1,013,766	03	711,149	05	356,376	84	1,268,538	24

II. Vermessungswesen.

A. Gesetze und Verordnungen.

Kantonale gesetzliche Erlasse betreffend das Vermessungswesen sind im Jahr 1912 keine zu verzeichnen, wohl aber Vorbereitungen. Es ist im letztjährigen Jahresbericht bekannt gegeben worden, wie viele der bestehenden Vermessungswerke den eidgenössischen Behörden zur Anerkennung und Subventionierung vorgelegt wurden. Unser Gesuch um Anerkennung war begleitet von ausführlichen Berichten über alle Vermessungswerke. Die Antwort darauf kam im April 1912. Dieselbe lautet im Auszug:

Nach Prüfung Ihres Gesuches haben wir folgendes zu bemerken:

Nach Artikel 19 der Verordnung betreffend die Grundbuchvermessungen vom 15. Dezember 1910 ist die Anerkennung von bestehenden Vermessungswerken auszusprechen:

a) wenn sich die Parzellarvermessungen auf eine Triangulation IV. Ordnung stützen;

b) wenn der Vermessung eine rechtsgültige, solide Vermarkung vorangegangen ist;

c) wenn die Grundbuchvermessung der Instruktion des Geometerkonkordates, einer gleichwertigen kantonalen oder kommunalen Instruktion, oder der eidgenössischen Instruktion für die Detailvermessungen der Waldungen entsprechend ausgeführt ist;

d) wenn das Vermessungswerk öffentlich aufgelegt und von den kompetenten kantonalen Behörden anerkannt worden war;

e) wenn die Nachführungsarbeiten vollständig sind.

„Die Bedingungen sub. a, b, c u. d erscheinen in „den von Ihnen zur Genehmigung vorgeschlagenen „Vermessungen erfüllt. Was dagegen die Bedingungen, „vollständige Nachführung der Vermessungswerke, „anbelangt, so ist mit ganz wenigen Ausnahmen der„selben nicht Genüge geleistet. Wir müssen vor der „weiteren Behandlung der Angelegenheit diese Ver„vollständigung verlangen, wobei der Kanton zugleich „dafür zu sorgen hätte, dass nach Genehmigung der „Vermessungswerke dieselben im Sinne von Art. 30 „der Verordnung vom 15. Dezember 1910 und Art. 133 „der Vermessungsinstruktion durch besondere Nach„führungs-Geometer permanent nachgeführt werden.

Es ergibt sich hieraus, dass die Bundesbehörden die Anerkennung der bestehenden Vermessungswerke nicht aussprechen, bevor der Kanton die nötigen Gesetzesbestimmungen geschaffen hat, die eine permanente amtliche Nachführung garantieren. Ein bezüglicher Dekretsentwurf, gemeinschaftlich ausgearbeitet von der Direktion der Justiz und der Bauten, lag in der Frühjahrssession 1912 dem Grossen Rat vor; in der Kommissionsberatung wurde er aber zurückgelegt. Seither ist zwar die Angelegenheit in verschiedener Hinsicht weiter verfolgt worden, aber ohne dass es bis jetzt zu einem Resultat kam. Von verschiedenen Seiten ist gegen die Vorlage Stellung genommen worden und es muss sich nun im Jahre 1913 entscheiden, ob eine weitsichtige, zweckdienliche Gesetzgebung möglich ist, oder ob sie an mangelnder Erkenntnis der Bedürfnisse scheitern wird. Die Markverordnung, von der im letzten Jahresbericht gesprochen wurde, ist auch im Jahre 1912 noch nicht entstanden. Sie hängt zu sehr mit der Nachführung zusammen, so dass sie nicht dieser vorgängig erledigt werden könnte.

Im Jahre 1912 sind verschiedene Gemeinden zur Vornahme der Vermessung aufgefordert worden. Sie sind dieser Forderung auch soweit nachgekommen, dass sie ihre Arbeiten zur Konkurrenz ausgeschrieben haben. Bei der Berechnung der Kosten nach den eingelangten Offerten zeigte sich aber, dass solche Grundbuchvermessungen sehr teuer zu stehen kommen. Speziell die Vermessung der grossen Weidgebiete verursacht unverhältnismässig grosse Kosten. Die eidgenössische Vermessungsaufsicht suchte nach Mitteln, dieselben möglichst zu verringern. Dies führte zum Bundesratsbeschluss vom 15. November 1912 betreffend Abänderung der Artikel 68, 89 und 101 der Instruktion für die Grundbuchvermessung. Die Abänderung des Artikel 68 geht dahin, dass künftig die Horizontalkurven nur noch in den Übersichtsplänen und den speziellen Waldplänen dargestellt werden sollen, statt wie bisher in allen Plänen im Massstab 1 : 4000 oder kleiner gezeichneten Plänen. Die Grundbuchpläne über die grossen Weidgebiete, welche gewöhnlich im Massstab 1 : 4000 oder 1 : 5000 gezeichnet werden, erhalten also künftig keine Horizontalkurven mehr. Es steht zu erwarten, dass daraus eine spürbare Verminderung der Vermessungskosten resultiert. Die andern Abänderungen sind für den Kanton Bern nicht von Bedeutung, indem ihre Forderungen bei uns bereits eingeführt sind.

Das definitive Reglement für die eidgenössischen Geometerprüfungen ist auch im Jahre 1912 nicht erschienen. Die kompetenten Behörden und die direkt interessierten Kreise haben jedoch in dieser Sache weiter gearbeitet. Auch die Tagespresse hat bereits zur Frage Stellung genommen. Es wurde für und gegen eine Verbesserung der Ausbildung der Geometer geschrieben. Grundsätzlich wird im allgemeinen eine Verbesserung der Ausbildung und namentlich der Vorbildung gewünscht, wie sie aber erreicht werden soll, darüber gehen die Meinungen auseinander. Voraussichtlich dürfte die Frage im laufenden Jahr ihre Lösung finden und ein definitives Prüfungsreglement erlassen werden. Ist dieses Reglement einmal bekannt, so wird der Kanton Bern sich der Ausbildung der Geometer annehmen müssen. Je nach

den Anforderungen des Reglementes wird es sich dann zeigen, wie diese Aufgabe am zweckmässigsten gelöst werden kann.

B. Stand der eidgenössischen Kartenwerke im Kanton Bern.

Im Laufe des Jahres 1912 hat die schweizerische Landestopographie im Gebiet des Kantons Bern folgende Arbeiten erstellt:

Die Triangulation II. Ordnung wurde über das Oberland, das Mittelland und den Oberaargau weitergeführt mit Winkelbeobachtungen auf 12 eidgenössischen trigonometrischen Stationen.

Für die Blätter 367 Wimmis, 392 Brienz, 393 Meiringen, 395 Lauterbrunnen, 488 Blümlisalp des topographischen Atlasses sind Nachtragsaufnahmen gemacht worden.

C. Vorarbeiten für die Grundbuchvermessungen.

Triangulation.

Nachdem im Jahr 1911 die Feldarbeiten für die Triangulation IV. Ordnung der Sektion V (Amt Niedersimmenthal) ihren Abschluss gefunden hatten, wurden in den Monaten Januar bis Juli die Berechnung der Koordinaten und Höhen der 612 Neupunkte durchgeführt. Ausserdem sind die 98 Punkte der Triangulation Spiez auf die neue, schiefaxige Zylinderprojektion umgerechnet worden, sodass diese Teiltriangulation Spiez nunmehr mit der Triangulationssektion V ein einheitliches Ganzes bildet.

Für die in den letzten Jahren angelegten Nivellementszüge wurden definitive Höhen berechnet und die zugehörigen Register für die Versicherung der Punkte angelegt.

Die gesamte Arbeit ist im August des Berichtsjahres den eidgenössischen Behörden zur Verifikation übergeben worden. Die Verifikationsbehörde hat die Arbeit richtig befunden und die Genehmigung durch den Bundesrat ist soeben erfolgt.

Damit ist dem Kanton Bern die eidgenössische Subvention für diese Triangulation im Betrage von Fr. 42,403. 20 zuerkannt worden.

Die Grundlagen und Vorarbeiten für die Grundbuchvermessungen sämtlicher Gemeinden des Amtes Niedersimmenthal sind vorhanden und es bleibt nur zu wünschen, dass sie überall möglichst bald zur Verwendung gelangen werden.

Die schon im Vorjahr begonnene Absteckung der Triangulation IV. Ordnung der Sektion VI (Obersimmenthal und Saanen) wurde im Jahr 1912 weitergeführt. Trotz der nicht günstigen Witterungsverhältnisse konnten ca. 500 Neupunkte ausgewählt und versichert werden. Sie liegen hauptsächlich in den Gemeinden Boltigen, Zweisimmen, St. Stephan und Lenk. Nach Schluss der Feldarbeiten, Ende Oktober, wurde gleich mit der Ausarbeitung der Signalnotizen und des Berechnungsplanes begonnen. Es stehen für die Winkelmessung im laufenden Jahr 500 Signale IV. Ordnung bereit.

In den Triangulationssektionen I und II ist der Fortschritt der Arbeiten pro 1912 kurz folgender:

In der Sektion I (Amt Pruntrut und anstossende Gebiete) sind 93 Neupunkte abgesteckt und versichert worden. Die Winkelbeobachtungen erfolgten auf 330 Stationen. Auf 100 km Strassen wurden Nivellementszüge gelegt, die zum Anschluss der trigonometrischen Höhenbestimmung dienen sollen. Die Versicherung der Fixpunkte ist derart durchgeführt, dass die Nivellements jederzeit auch bei Projektierung von Bauten und für andere technische Zwecke Verwendung finden können. Die Koordinaten und Höhenberechnungen sind ebenfalls gefördert worden, so dass auf Ende des Jahres die Resultate für 520 trigonometrische Punkte vorlagen.

In der II. Sektion (Amt Münster und Umgebung) sind 250 Fixpunkte abgesteckt und versichert worden. Davon wurden auch 200 signalisiert. Die Winkelmessung erfolgte auf 200 Stationen. Von 100 Signalpunkten sind die Koordinaten berechnet worden. Ausserdem wurden auch hier auf verschiedenen Strassen Nivellementszüge als Grundlagen für die trigonometrische Höhenberechnung ausgeführt.

D. Parzellarvermessung.

Die Vermessungswerke der Gemeinden Spiez und Meinisberg sind zum Abschluss gelangt. Dasjenige von Spiez wurde am 2. April 1912 vom Regierungsrat genehmigt. Dem Bundesrat konnte es aber bisher noch nicht vorgelegt werden, weil die Bedingung, dass neue Vermessungswerke permanent nachgeführt werden müssen, noch nicht erfüllt ist. Es fehlen hierfür, wie bereits bemerkt, noch die gesetzlichen Bestimmungen.

Die Genehmigung für Meinisberg kann demnächst auch erfolgen.

Wie schon im Jahre 1911, wurde in den Gemeinden Trubschachen, Trub, Eggiwil, Wachseldorn, Guggisberg, Rüschegg, Blumenstein (Berggebiet), Wimmis, Reutigen, Niederstocken, Oberstocken, Fahy, Courtedoux, Réclère, Rocourt an der Neuvermessung weitergearbeitet.

Zur Vornahme der Neuvermessung wurden im Jahre 1912 aufgefordert die Gemeinden:

Beurnevésin, Fontenais, Courgenay, Diemtigen, Erlenbach und Schangnau. Die Verhandlungen betreffend Abschluss und Genehmigung der Verträge werden demnächst beendigt.

In sämtlichen in Vermessung stehenden Gemeinden wurden vom kantonalen Vermessungsbureau Markinspektionen vorgenommen. Es kann die erfreuliche Tatsache konstatiert werden, dass die Vermarkungen bedeutend besser durchgeführt sind als früher. Es ist dies hauptsächlich der regen Tätigkeit der übernehmenden Geometer und den Markkommissionen zu verdanken. Auch beim Publikum beginnt die Einsicht durchzudringen, dass eine gute Vermarkung Grundbedingung für eine richtige Vermessung ist. Die persönliche Mitwirkung des Geometers bei Vermarkungen muss überall angestrebt werden.

Die eidgenössische Subvention erstreckt sich bekanntlich nicht auf die Vermarkung. Sie wird lediglich für die Vermessungsarbeiten ausgerichtet. Der Kantonsgeometer erklärt, es wäre wünschenswert, dass der Staat, der nur in bescheidenem Masse die Kosten der Grundbuchvermessungen tragen hilft, die Vermarkung durch Subvention unterstüzen würde. Dies könnte leicht dadurch geschehen, dass den Gemeinden an die Beschaffung von vorschriftgemässem Marksteinmaterial Beiträge geleistet würden. Freilich fehlen zurzeit noch die nötigen Gesetzesbestimmungen. Im Interesse des Vermessungswesens, der Landwirtschaft und eines geordneten Hypothekarverkehrs müsse danach gestrebt werden, solche zu schaffen.

Die grosse Zahl der in Neuvermessung stehenden Gemeinden bedeutet für das kantonale Vermessungsbureau eine grosse Arbeitsvermehrung, welche mit dem vorhandenen Verifikationspersonal besorgt werden muss.

Laut letztem Jahresbericht sollten die im Massstab 1:4000 oder kleiner aufgetragenen Pläne der Probevermessungen von Kandersteg und Kandergrund, gemäss der eidgenössischen Instruktion, mit Horizontalkurven versehen werden. Dies fällt nun infolge des schon erwähnten Bundesratsbeschlusses vom 15. November 1912, welchem zufolge die Horizontalkurven nur in den sogenannten Übersichtsplänen sowie in den der Forstwirtschaft dienenden Spezialplänen zur Darstellung gelangen sollen, weg.

Die bereits angefangenen Kurvenaufnahmen in Kandersteg und Kandergrund wurden deshalb im Jahre 1912 nicht weitergeführt. Das schweizerische Justizdepartement hat erklärt, dass diese Vermessungswerke selbst ohne Ergänzung des Übersichtsplanes genehmigt werden können. Hingegen müssen die Waldpläne noch durch Horizontalkurven ergänzt werden — eine Arbeit, die voraussichtlich im laufenden Jahre ihre Erledigung finden wird.

Die in den frühern Jahresberichten jeweilen enthaltene tabellarische Übersicht der Parzellarvermessungen im alten Kantonsteil wird von nun an weggelassen, weil dieselbe infolge der Neuorganisation des Vermessungswesens durch den Bund keinen praktischen Wert mehr hat. Der Stand pro 1912 ist der nämliche wie 1911.

E. Nachführung.

Wie schon unter A bemerkt, konnte 1912 eine andere Nachführungsweise als nach den bisherigen Vorschriften nicht Platz greifen. Es lagen 56 Vermessungswerke des alten und 11 des neuen Kantonsteils zur Verifikation vor und konnten genehmigt werden. Weitere zirka 50 Vermessungswerke sind nachgeführt und öffentlich aufgelegt, aber noch nicht zur Verifikation abgeliefert worden, und im Jura stehen 20 in Arbeit. Ferner sind im Jura Totalmarkrevisionen in 12 Gemeinden zum Abschluss gelangt, und in zwei Gemeinden dauern sie noch fort.

F. Grenzbereinigungen.

Landesgrenze.

Die Landesgrenze gegen Frankreich musste längs den Gemeinden Fahy und Réclère einer gründlichen Revision unterzogen werden. Namentlich längs der Gemeinde Réclère handelt es sich darum, eine Anzahl Zwischensteine in die Grenze zu setzen, damit diese entsprechend den neuen Vermessungsanforderungen versichert ist. Die Delgierten der beiden Staaten haben ihre Arbeit noch nicht zum Abschluss bringen können.

Kantonsgrenze.

Der Grenzstein Nr. 66 im Zusammenstoss der Kantone Baselland, Solothurn und Bern war zerbrochen und durch Neubauten der Bundesbahnen verdeckt. Er wurde durch Delegierte der drei Kantone neu bestimmt.

Die Grenzpläne für die Grenzbereinigung Bern-Solothurn sind nunmehr für 70 km, das heisst für eine Strecke vom Zusammenstoss der Kantone Solothurn, Aargau und Bern bis auf den Grenchenberg, fertig gestellt. Die Verhandlungen mit Solothurn haben bereits begonnen.

Gemeindegrenzen.

Grenzbereinigungen sind zwischen den Gemeinden Bern und Bümpliz, Wengi und Grossaffoltern, Oberhofen und Hilterfingen durchgeführt und vom Regierungsrat genehmigt worden.

G. Personelles.

Im Personalbestand des Vermessungsbureaus sind im Jahr 1912 verschiedene Änderungen vorgekommen. Gleich nach Neujahr trat Konkordatsgeometer Villemin an das eidgenössische Grundbuchamt über. Dafür traten im März Konkordatsgeometer Hermann Roth und Geometerkandidat Maillat neu ein. Auf 1. August demissionierte Konkordatsgeometer Robert Weber; er hatte eine Stelle an der Mittelthurgaubahn angenommen. Konkordatsgeometer Joseph Juilland, der speziell für die Ergänzungsarbeiten in Kandergrund und Kandersteg angestellt war, wurde vom August an beurlaubt. Dem Konkordatsgeometer Hermann Roth bewilligte der Regierungsrat seine Entlassung auf 1. Oktober. Gestützt auf die Verordnung vom 25. September 1912 betreffend die Organisation der Direktion der öffentlichen Bauten und Eisenbahnen wurde zum Adjunkten des Kantonsgeometers der bereits dem Bureau angehörende Konkordatsgeometer Paul Kübler gewählt. Im November trat Geometerkandidat Armin Buess in unser Bureau ein. Im Oktober bestand Geometerkandidat Maillat das praktische Geometerexamen und erhielt sein Patent als Grundbuchgeometer.

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

Durch Dekret des Grossen Rates vom 22. April 1912 betreffend die Reorganisation der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern ist der Eisenbahndirektion die Verwaltung des Eisenbahnwesens, der Schiffahrt und die Schiffahrtspolizei zugewiesen und durch die Verordnung des Regierungsrates vom 25. September 1912 der Verwaltungsbereich im einzelnen festgesetzt worden.

Der Grosse Rat beschloss am 30. Mai 1912 den Erlass eines neuen Gesetzes betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, welches in der Abstimmung vom 7. Juli 1912 vom Volk mit grossem Mehr angenommen wurde.

Durch dieses neue Gesetz sind das Gesetz vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, sowie das Regulativ vom 26. Juni 1897 für Bewilligung von Staatsbeiträgen an die Projektaufnahmen für Eisenbahnbauten im Kanton Bern, aufgehoben worden.

Der Bundesrat genehmigte am 30. Januar 1912 die Übereinkunft der Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg und Bern betreffend die Kontrolle und die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, sowie auf den Kanälen der Zihl und der Broye.

Das interkantonale Reglement betreffend die Schiffahrtspolizei auf diesen Gewässern wurde vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement am 17. Juni 1912 genehmigt.

Am 30. Juli 1912 hat sodann der Regierungsrat folgende Verordnung erlassen:

„§ 1. Das interkantonale Reglement vom 17. Juni 1912 betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und den Kanälen der Zihl und der Broye ist in die Gesetzessammlung aufzunehmen. Dasselbe findet im Gebiet des Kantons Bern Anwendung auf den Bielersee, sowie die Zihl von ihrem Ausfluss aus dem Neuenburgersee bis zu ihrer Einmündung in den Bielersee.

„§ 2. Widerhandlungen gegen dieses interkantonale Reglement werden mit einer Busse von Fr. 1 bis Fr. 200 oder Gefangenschaft bis zu drei Tagen bestraft.

„§ 3. Soweit mit diesem interkantonalen Reglement im Widerspruch stehend, ist das Polizeireglement vom 4. Mai 1898 betreffend die Schiffahrt und Flösserei im Kanton Bern für den Bielersee und die Zihl aufgehoben.

„§ 4. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft und ist in die Gesetzessammlung aufzunehmen."

Die interkantonale Schiffahrtskommission wählte in ihrer Sitzung vom 17. Mai 1912 zum interkantonalen Schiffsinspektor provisorisch auf ein Jahr mit Sitz in Lausanne und Amtsantritt auf 1. Juli 1912: Mechaniker G. Martenet aus Genf.

Sämtliche vorgenannten Erlasse und darauf bezüglichen Bekanntmachungen sind im deutschen und französischen Amtsblatt erschienen.

Auf Grund der Vernehmlassungen der Regierungsstatthalter und Beamten der daran interessierten Verwaltungen über den ersten Entwurf eines neuen Polizeireglementes betreffend Schiffahrt und Flösserei im Kanton Bern ist am 11. November 1911 in einer, unter dem Vorsitz des Bau- und Eisenbahndirektors in Bern stattgefundenen Konferenz von Regierungsstatthaltern und Beamten der Direktionen der Bauten und Eisenbahnen, der Forsten und der Justiz, zu welcher auch der eidgenössische Kontrollingenieur für Schiffahrt beigezogen wurde, ein zweiter Entwurf in Beratung gezogen worden, welcher zu einem dritten Entwurf führte, der indessen im Berichtsjahre nicht mehr bereinigt werden konnte.

Dank dem Entgegenkommen des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements wird bis zur Anstellung eines kantonalen Inspektors der eidgenössische Kontrollingenieur, Herr Herzog, die Kontrolle der nicht konzessionierten Unternehmungen angehörenden Motorschiffe weiter besorgen.

Einer Anregung aus Regierungskreisen Folge gebend, trat die Eisenbahndirektion im Berichtsjahre zwecks Vereinfachung im Freikartenverkehr für die Mitglieder der Regierung mit den Verwaltungen der sämtlichen Privattransportanstalten im Kanton Bern in Unterhandlung, und es wurde in der Folge die Einführung einer einheitlichen Jahresfreikarte auf Neujahr 1913, mit Gültigkeit auf den Linien von 48 Transportgesellschaften, vereinbart. Ferner wurden für Beamte der bernischen Staatsverwaltung durch die nämliche Amtsstelle 413 gewöhnliche Jahresfreikarten und 130 Legitimationskarten zur Begehung des Bahngebietes vermittelt. Das gesamte Freikarten- und Legitimationskartenwesen erforderte eine umfangreiche Korrespondenz.

Bei der wachsenden Zahl der Geschäfte der Eisenbahndirektion erweist sich das Kanzleilokal, in welchem auch ein Teil des Archivs untergebracht ist, nachgerade als ungenügend und ist eine baldige Erweiterung der Räumlichkeiten auch hier erwünscht.

B. Fahrpläne.

Im Jahr 1912 sind folgende Verbesserungen von Belang zustande gekommen:

a. Sommerfahrplan.

Wiederaufnahme der Züge 1544 Basel-Laufen (Delsberg) und 1549 (Delsberg) Laufen-Basel.

Führung des Werktagzuges 3535 Delsberg-Basel.

Führung der Schnellzüge 136 Basel-Delsberg-Delle und 147 Delle-Delsberg-Basel.

Versuchsweise Führung eines Sonntagzuges Bern-Burgdorf, 11 ^{20} abends, mit Halt auf allen Stationen.

Bedienung von Konolfingen mit den Zügen 1735 und 1757.

Einlage eines Abendzuges Ostermundigen-Bern, mit Abgang 6 ^{15} abends.

Einlage eines Zuges Wengen-Lauterbrunnen, mit Abfahrt 9 ^{00} morgens.

b. Winterfahrplan.

Führung eines Zuges Solothurn-Burgdorf, mit Ankunft um 7 ^{40} morgens an Werktagen.

Tägliche Führung eines Zuges Thun-Konolfingen-Burgdorf, Thun ab 10 ^{50} vormittags, Burgdorf an 12 ^{57} nachmittags.

Herstellung des Anschlusses von Brünigzug 1769 mit dem Zug 1463 Interlaken-Bern.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Linien.

1. Berner Alpenbahn.

Durch Fusionsvertrag vom 26. Oktober/21. November 1912 haben sich die Thunerseebahn-Gesellschaft und die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon zu einer einzigen Gesellschaft unter der Firma Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon vereinigt, wobei das von der T. S. B. bereits früher erworbene Dampfschiffunternehmen des Thuner- und Brienzersees in die Fusion einbezogen worden ist.

Der Grosse Rat erteilte durch Beschluss vom 26. November 1912 den Statuten der fusionierten Gesellschaft die Genehmigung unter dem Vorbehalt, dass dieselbe die dem Staat zufolge Gesetz vom 7. Juli 1912 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen hinsichtlich der Lötschbergbahn zustehenden Rechte anerkenne und diese Anerkennung durch Beschluss der nächsten Generalversammlung rechtsverbindlich ausspreche.

Der Bundesrat stimmte durch Beschluss vom 28. Dezember 1912 der Fusion unter dem Vorbehalt der nähern Prüfung des von der Bahngesellschaft vorgelegten Entwurfes einer einheitlichen Konzession zu.

An die bis dahin noch unbesetzte Stelle eines Vertreters des Staates im Verwaltungsrat der B. L. S. wählte der Regierungsrat am 19. Juni 1912: Herrn Fürsprecher O. Hahn in Bern.

Die Eisenbahndirektion hatte im Berichtsjahre eine grosse Zahl von Planvorlagen über Objekte des Unterbaues, Hochbaues und der elektrischen Einrichtungen der Lötschbergbahn zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartements zu begutachten.

2. Münster-Lengnau.

Die Bohrarbeiten im Tunnel durch den Grenchenberg sind im Jahr 1912 auf der Nordseite um 1014 m, auf der Südseite um 1243 m, zusammen um 2257 m gefördert worden. Die Länge des Sohlenstollens betrug am 31. Dezember 1912 auf der Nordseite 1022 m, auf der Südseite 1253 m, total 2275 m.

3. Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Das allgemeine Bauprojekt der schmalspurigen, elektrischen Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn, welche der Staat Bern durch Grossratsbeschluss vom 22. März 1907 mit Fr. 807,000 subventioniert hat, wurde am 10. Mai 1912 vom Bundesrat genehmigt. Mit dem Bau wurde alsbald begonnen.

Der Regierungsrat bewilligte durch Beschluss vom 28. August 1912 die zweite Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 161,400 weniger 1700 Franken für Expertenkosten = Fr. 159,700.

4. Worblaufen-Worb (Worblentalbahn).

Der Bundesrat erteilte am 2. April 1912 den Statuten der Worblentalbahn A.-G. vom 9. Januar und 11. November 1911 die Genehmigung.

Das allgemeine Bauprojekt ist vom Bundesrat für die Strecke Worblaufen-Deisswil (4.$_{35}$ km) am 30. April 1912 und für die Strecke Deisswil-Boll-Worb (5.$_{95}$ km) am 24. Juli 1912 genehmigt worden. Der Regierungsrat genehmigte der Reihe nach den Anstellungsvertrag mit der Bauleitung, den Bauvertrag für die Ausführung der Unterbauarbeiten und das Legen des Oberbaues, sowie die Lieferungsverträge für den Oberbau, die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial.

Die Bauarbeiten wurden unverzüglich in Angriff genommen.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 21. Oktober 1912 wurde die Eisenbahndirektion ermächtigt, der Bahngesellschaft die zweite Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 176,000 anweisen zu lassen.

5. Biel-Meinisberg-Büren.

Durch Bundesbeschluss vom 12. März 1912 ist die Konzession der elektrischen Schmalspurbahn Biel-Meinisberg-Büren vom 22. Dezember 1909 für Dampfbetrieb abgeändert worden. Die Bahngesellschaft konstituierte sich am 28. Dezember 1911 und reichte am 19. März 1912 ein Subventionsgesuch für die Teilstrecke Mett-Meinisberg ein, welchem der Grosse Rat durch Beschluss vom 24. April 1912 entsprochen hat. Gemäss demselben sind die Gesellschaftsstatuten und das allgemeine Bauprojekt der Schmalspurbahn Mett-Meinisberg mit Heissdampfmotorbetrieb nach System Liechty im Kostenvoranschlag von Fr. 648,000 genehmigt und eine Aktienbeteiligung des Staates von 40 % des Anlagekapitals = Fr. 259,200 bewilligt worden.

Ferner wurde der Regierungsrat ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet zu erklären und der Bahngesellschaft die Bewilligung zum Bau der Linie zu

erteilen, sobald sich dieselbe über das erforderliche Anlagekapital ausgewiesen habe und die Finanzierung der Teilstrecke Meinisberg-Büren gesichert sei.

Der Regierungsrat genehmigte den der Finanzierung der Linie Mett-Meinisberg zugrunde gelegten Bau-Forfaitvertrag durch Beschluss vom 9. Juli 1912 und den Finanzausweis für dieselbe am 3. September 1912.

Die Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes wurde vom Bundesrat am 13. September 1912 ausgesprochen.

Die Bahn ist im Bau.

Im Berichtsjahre gelangte die erste Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 51,840 zur Auszahlung.

6. Brienzerseebahn.

Das allgemeine Bauprojekt der Teilstrecke Ringgenberg-Interlaken (km $72._{30}$—km $73._{67}$) mit der Aareüberbrückung in Goldswil bei Interlaken wurde vom Bundesrat am 6. Juli 1912, dasjenige der Einführung in die Station Brienz am 30. Juli 1912, genehmigt. Dagegen konnte die Frage der Einführung der Brienzerseebahn in Interlaken und die Gestaltung beider Bahnhöfe daselbst im Betriebsjahre noch nicht erledigt werden.

Mit dem Bahnbau ist gegen Jahresschluss in Brienz begonnen worden.

Zuhanden der eidgenössischen Behörde wurden im Jahre 1912 eine Anzahl Projekte für Kunstbauten begutachtet.

b. Nicht subventionierte Linien.

1. Steffisburg-Thun-Interlaken.

Diese durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1905 konzessionierte elektrische Strassenbahn, für welche der Regierungsrat die Benützung der Staatsstrasse durch Beschluss vom 15. November 1905 erteilt hat, konstituierte sich am 16. Dezember 1911. Die Gesellschaftsstatuten sind vom Bundesrat am 9. April 1912 und das allgemeine Bauprojekt für die Teilstrecken Gemeindegrenze Oberhofen-Sigriswil bis Interlaken (km $10._{078}$—km $25._{581}$) am 25. Oktober 1912 und Steffisburg bis Gemeindegrenze Thun-Goldiwil (km $0._{0}$—km $3._{656}$) am 3. Dezember 1912 genehmigt worden.

Mit den Unterbauarbeiten ist im Berichtsjahre begonnen worden.

2. Mürren-Allmendhubel.

Die A.-G. Seilbahn Mürren-Allmendhubel konstituierte sich am 16. April 1912. Der Bundesrat genehmigte das allgemeine Bauprojekt am 7. Mai und die Gesellschaftsstatuten am 12. Juni 1912. Die Bahn, 488 m lang, konnte bereits am 16. Dezember dem Betrieb übergeben werden. Durch Beschluss vom 20. Dezember 1912 genehmigte die Bundesversammlung den zwischen der Seilbahn A.-G. und der Gesellschaft der Berner-Oberland-Bahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag.

D. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Linien.

1. Zweisimmen-Lenk.

Die Betriebseröffnung fand am 8. Juni statt.

2. Ligerz-Tessenberg.

Die Drahtseilbahn wurde am 8. Juni dem Betrieb übergeben. Die im Verein mit den tessenbergischen Gemeinden unternommenen Schritte der Bahngesellschaft, welche der Regierungsrat billigte, von den schweizerischen Bundesbahnen bessere Zugsverbindungen auf der Linie Neuenburg-Biel und anlässlich des Umbaues der Station Ligerz die Einrichtung derselben zu einer Vollstation mit komplettem Güterdienst zu erlangen, waren leider nicht von Erfolg begleitet.

3. Bern-Worblaufen-Zollikofen.

Der Regierungsrat ermächtigte durch Beschluss vom 22. Mai 1912 die Kantonalbank von Bern, der Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahngesellschaft eine Erhöhung des Obligationenkapitals von 250,000 Franken auf Fr. 400,000 und zu diesem Zwecke ein neues Darlehen von Fr. 150,000 zu bewilligen unter folgenden Vorbehälten:

„1. Die Bahngesellschaft hat die Erklärung abzugeben, dass sie, wie bisher, die jährlichen Zuschüsse aus der Bundessubvention zur Verzinsung des Obligationenkapitals verwenden werde.

„2. Die Bahngesellschaft hat das neue Darlehen nach Eingang der Beiträge der Anschlussbahnen an die von ihnen mitbenützten Bauten und Anlagen der Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahn innert 10 Jahren zu amortisieren.“

Der Regierungsrat genehmigte ferner durch Beschluss vom 9. Juli 1912 den von der Betriebsdirektion der Bern-Worb-Bahn mit der Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahngesellschaft am 15./17. Juni 1912 abgeschlossenen Betriebsvertrag.

Die Betriebseröffnung fand am 13. Juli statt.

Der Regierungsrat genehmigte im Berichtsjahre sodann noch die von der Betriebsdirektion vorgelegten allgemeinen Vorschriften über den Strassenverkehr an der B.W.Z.B. und verschiedene Verträge mit der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen betreffend Lieferung von Rollmaterial.

Eine in bezug auf Art. 5 vorgenommene Revision der Gesellschaftsstatuten wurde vom Bundesrat durch Beschluss vom 8. August 1912 genehmigt.

Der letzte Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates wurde gemäss Regierungsratsbeschluss vom 7. Dezember 1912 angewiesen.

Betreffend die Einführung der Bern-Zollikofen-Bahn in die Stadt Bern mit Anschluss an die Städtischen Strassenbahnen hat die B.W.Z.B. mit dem Gemeinderat Verhandlungen angeknüpft, welche noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

4. Thunerseebahn.

Die Verwaltungsbehörden der Thunerseebahn, der Bern-Neuenburg-Bahn, der mitbetriebenen Linien und die Aufsichtsbehörden hatten im Jahr 1912 den Verlust des an einem Schlaganfall am 25. Februar 1912 verstorbenen hochverdienten Betriebsdirektors, Herrn Ingenieur Emil Auer, zu beklagen. An seine Stelle wählte der Verwaltungsrat am 28. Februar Herrn Regierungsrat Kunz, mit Amtsantritt auf 1. März 1912.

Infolge Ankaufes des Dampfschiff-Unternehmens Thuner- und Brienzersee genehmigte die Generalversammlung der Aktionäre vom 28. Juni 1912 eine Revision der Statuten der T. S. B., wodurch deren Grundkapital von Fr. 2,700,000 auf Fr. 3,825,000 und die Mitgliederzahl des Verwaltungsrates von neun auf neun bis zwölf erhöht wurde. Die Direktion wurde um ein Mitglied (von drei auf vier) verstärkt.

Der Bundesrat genehmigte die revidierten Statuten durch Beschluss vom 26. August 1912.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement erteilte der A.-G. Thunerseebahn am 11. Mai 1912 eine neue Konzession für den regelmässigen und periodischen Transport von Personen mit Schiffen auf dem Thuner- und Brienzersee.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre vom 27. September 1912 genehmigte den von der Bahngesellschaft mit der Kantonalbank von Bern und dem Berner Banksyndikat abgeschlossenen Vertrag für ein Hypothekar-Anleihen im zweiten Range von 13 Millionen Franken, welches zur Bestreitung der durch den Ankauf des Schiffsunternehmens ergangenen Kosten und der Kosten des Bahnhofumbaues Spiez, sowie anderer bevorstehender Unternehmungen, notwendig wurde.

Sie erteilte ferner dem Verwaltungsrat Vollmacht zum Abschluss eines Fusionsvertrages mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S.

Das Bauprojekt für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Spiez wurde am 5. Juli 1912 vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigt. Die Bauarbeiten wurden unverzüglich begonnen. Die kantonale Eisenbahndirektion hatte im Berichtsjahre eine grosse Zahl von Detailplänen für dieses Bauobjekt zuhanden der eidgenössischen Behörde zu begutachten.

5. Spiez-Erlenbach.

An Stelle des demissionierenden Herrn alt Regierungsrat Fr. von Wattenwyl ernannte der Regierungsrat am 17. Juli 1912 zum Vertreter des Staates im Verwaltungsrat: Herrn Regierungsrat Rud. von Erlach.

6. Huttwil-Wolhusen.

Die Bahnverwaltung entschloss sich im Berichtsjahr, auf Veranlassung der Gemeinde Gondiswil, für dieselbe eine Haltestelle bei Engelprächtigen, 4 km von der Station Huttwil, zu erstellen. Die bezügliche Planvorlage ward vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 5. August 1912 genehmigt.

7. Pruntrut-Bonfol.

Durch Beschluss des Grossen Rates vom 26. Februar 1912 wurde der Pruntrut-Bonfol-Bahngesellschaft behufs Bezahlung restanzlicher Bauschulden ein zu $4^1/_2$ % verzinslicher Vorschuss von Fr. 58,000, als 10 % des auf rund Fr. 580,000 festgesetzten Anlagekapitals der Verlängerungsstrecke Bonfol-Grenze, bewilligt. Die Bahnverwaltung hat sich am 10. September über die bestimmungsgemässe Verwendung dieses Vorschusses beim Regierungsrat ausgewiesen.

Der Grosse Rat genehmigte ferner durch Beschluss vom 29. Mai 1912 eine in Gemässheit des Regierungsratsbeschlusses vom 14. November 1911 von der Aktionärversammlung am 16. November 1911 angenommene Statutenrevision. Die revidierten Statuten sind vom Bundesrat am 15. November 1912 genehmigt worden.

Das Betriebsergebnis der R. P. B. war im abgelaufenen Jahr annähernd gleich günstig wie im Vorjahre. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt rund Fr. 27,000 gegen Fr. 28,500 im Vorjahre. Die Verwendung eines Heissdampftriebwagens könnte auch hier, wie bei der Saignelégier-Glovelier-Bahn, wertvolle Dienste im Personentransport leisten und wesentliche Ersparnisse im Fahrdienst bewirken. Hierzu fehlt es jedoch der Bahngesellschaft an den nötigen Barmitteln.

8. Bern-Neuenburg.

Zum Nachfolger von Herrn Direktor Auer berief der Verwaltungsrat am 2. März 1912 mit sofortigem Amtsantritt als Direktor: Herrn Regierungsrat Kunz. An dessen Stelle ernannte der Regierungsrat am 7. Juni 1912 Herrn Regierungsrat von Erlach und an Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur Leuch Herrn alt Regierungsrat Kläy als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat.

9. Gürbetalbahn.

Als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat der Gürbetalbahn ernannte der Regierungsrat am 17. Juli 1912 an Stelle des demissionierenden Herrn alt Regierungsrat von Wattenwyl Herrn Regierungsrat Burren.

10. Erlenbach-Zweisimmen.

Sowohl die Direktion der Thunerseebahn als die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen lehnten ein wiederholt schon gestelltes Postulat der oberländischen Fahrplankommission und des Gemeinderates von Thun betreffend Führung direkter Wagen Zweisimmen-Bern, insbesondere im Sonntagsverkehr, ab, mit der Begründung, dass dieselbe nicht nur eine Mehrleistung (Vorspann) bedingen, sondern auch vielfach Anlass zu Fahrplanstörungen geben würde.

11. Saignelégier-Glovelier.

Durch Bundesbeschluss vom 12. März 1912 wurde der Saignelégier-Glovelier-Bahngesellschaft eine angemessene Erhöhung der Personen-, Gepäck- und Gütertaxen bewilligt.

Der Regierungsrat genehmigte am 3. Mai 1912 den zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der Direktion der R. S. G. am 28. September/27. Oktober 1911 abgeschlossenen Vertrag betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier.

Ferner wurde die Saignelégier-Glovelier-Bahn durch Bundesratsbeschluss vom 25. Juni 1912 ermächtigt, die Transportpflicht der mit dem Heissdampftriebwagen ausgeführten Züge bezüglich des Personenverkehrs auf den in demselben, sowie in einem Anhängewagen vorhandenen Raum und die Beförderung von Gütern mit dem Motorwagen nach Raum, Gewicht und Art des Transportgutes zu beschränken.

An Stelle des verstorbenen Herrn Grossrat Crettez in Münster wurde vom Regierungsrat am 20. August 1912 Herr Grossrat Frepp in Münster als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat und der Direktion der R. S. G. und gleichzeitig zum Präsidenten in beiden Behörden gewählt.

Die Betriebsergebnisse haben sich neuerdings gebessert, indem die R. S. G. im Jahr 1912 einen Einnahmenüberschuss von rund Fr. 8000 zu verzeichnen hat.

12. Sensetalbahn.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 9. Juli 1912 wurde dem mit der Bern-Worb-Bahn am 15./20. Juni 1912 abgeschlossenen Betriebsvertrag die Genehmigung erteilt.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement erklärte sich am 26. Oktober mit der Umwandlung der Haltestellen Freiburghaus und Saanebrücke in „Haltestellen auf Verlangen“ unter einigen Vorbehalten einverstanden.

13. Ramsei-Sumiswald-Huttwil.

Der Bundesrat ermächtigte durch Beschluss vom 30. April 1912 die Verwaltung, die mit Motorwagen ausgeführten Züge ausschliesslich mit Plätzen der dritten Wagenklasse auszurüsten und gestattete ihr die gleiche Beschränkung der Transportpflicht für die mit dem Motorwagen ausgeführten Züge wie bei der Saignelégier-Glovelier-Bahn unter Ziffer Nr. 11 hiervor.

Die Betriebsergebnisse dieser Linie befriedigen immer noch nicht.

14. Saignelégier-Chaux-de-Fonds.

An Stelle des demissionierenden Herrn Gascard, Kreisoberingenieur in Delsberg, wurde vom Regierungsrat am 14. Dezember 1912 als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat der S. C. Herr Grossrat Frepp in Münster gewählt.

15. Tramelan-Tavannes.

Der Verwaltungsrat hatte Ende November 1911 das Gesuch an den Grossen Rat gestellt, es möchte derselbe an die Elektrifikation dieser Linie, welche zu Fr. 345,000 veranschlagt war, eine Aktienbeteiligung des Staates von der gleichen Höhe (Fr. 193,000) bewilligen, wie seinerzeit an die Elektrifikation der Bern-Worb-Bahn.

Wir sprachen mit Antwort vom 4. Januar 1912 die Geneigtheit aus, eine solche Subvention dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates, unter Vorbehalt der Vorlage des Detailprojektes, des Verzichtes auf die Aufnahme eines Anleihens zur Deckung der restierenden Bausumme und des Abschlusses eines Betriebsgemeinschaftsvertrages mit der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn, zu beantragen.

Der Bundesrat ermächtigte die Bahngesellschaft, durch Beschluss vom 31. Dezember 1912, den elektrischen Betrieb einzuführen.

Die weitere Behandlung dieses Geschäftes fällt ins Jahr 1913.

16. Bern-Worb.

An Stelle des demissionierenden Herrn alt Regierungsrat von Wattenwyl wurde vom Regierungsrat am 17. Juli 1912 Herr Grossrat Bratschi, Handelsmann in Bern, zum Vertreter des Staates im Verwaltungsrat ernannt.

Der Regierungsrat genehmigte am 22. Oktober 1912 ein neues Bahnpolizeireglement.

17. Montreux-Berner-Oberland-Bahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre vom 29. Juni 1912 wählte an Stelle des verstorbenen Herrn Grossrat Wälti in St. Stephan zum Mitglied des Verwaltungsrates Herrn Ständerat Kunz, Direktor der Berner-Alpen-Bahn, und der Regierungsrat durch Beschluss vom 9. Juli 1912 als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat an Stelle des Herrn Kunz: Herrn Regierungsrat von Erlach.

18. Langenthal-Jura-Bahn.

Der Regierungsrat hat einem Gesuch des Verwaltungsrates vom 20. Januar 1912, betreffend Entnahme eines Betrages von 25,000 Fr. aus dem Betriebsfonds zum Zwecke der Tilgung schwebender Schulden und Anschaffung eines Anhängewagens, durch Beschluss vom 5. März 1912 unter Vorbehalten entsprochen.

b. Nicht subventionierte Linien.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Der Güter- und Rangierbahnhof **Bern** in Weiermannshaus wurde am 1. Mai 1912 definitiv eröffnet. Im neuen Lokomotivdepot im Äbigut wurden im Berichtsjahre die grossen Remisen erstellt und mit der Geleiseanlage begonnen. Über die Erweiterung des Personenbahnhofes und der Abstellgeleiseanlagen in der Villette langte am 26. Juli 1912 ein Projekt ein, welches wir der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft und dem Gemeinderat der Stadt Bern zur Vernehmlassung überwiesen. Gestützt auf deren Rückäusserungen hat der Regierungsrat mit Schreiben vom 4. Dezember 1912 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mitgeteilt, dass die Vorlage diese Verkehrsinteressenten nicht befriedige, die Beibehaltung der gegenwärtigen Lage des Aufnahmsgebäudes offensichtlich eine weitaus-

schauende und den künftigen Forderungen des Verkehrs entsprechende Ausgestaltung des ganzen Bahnhofes hindere und daher zurückgewiesen werden müsse. Der Gemeinderat der Stadt Bern beabsichtige die Bahnhoffrage durch einen hervorragenden Fachmann begutachten zu lassen, weshalb das Departement die Behandlung der Vorlage bis nach Eingang des Expertenberichtes der Gemeinde verschieben möchte.

Mit Schreiben vom 31. Dezember 1912 sodann erklärte sich der Regierungsrat mit dem von der Generaldirektion der S. B. B. am 19. Dezember vorgelegten Projekt für die Verlegung der Stadtbachstrasse und Erweiterung der dortigen Bahnanlagen einverstanden.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 2. August 1912 das allgemeine Bauprojekt der schweizerischen Bundesbahnen vom 4. Mai 1911 für den Umbau des Bahnhofes **Biel.** Die Bauarbeiten wurden noch im Berichtsjahr in Angriff genommen.

Über das Umbauprojekt für den Zentralbahnhof **Thun** kam es im Berichtsjahr zu langen Verhandlungen zwischen den Interessenten, vorab des Gemeinderates von Thun, mit den schweizerischen Bundesbahnen, welche im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschluss kamen, namentlich auch deshalb nicht, weil die Gemeinde Thun sich mit dem von der Direktion der Berner-Alpenbahn B. L. S. vorgelegten Projekt eines Schiffskanals mit Hafenanlage zum neuen Zentralbahnhof nicht zufrieden gab, sondern die Aufstellung eines neuen, die Interessen Thuns besser berücksichtigenden Projektes veranlasste.

Die auf Doppelspur umgebaute Strecke Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Station Ostermundigen wurde am 20. Mai dem Betrieb übergeben.

Die Eisenbahndirektion hatte sich im Berichtsjahre überdies, wie immer, mit einer grossen Zahl von grössern und kleinern Projektvorlagen und andern Geschäften zu befassen. Wir erwähnen hievon nur: Die Stationserweiterungen von Suberg, Tavannes und Moutier.

An Stelle des demissionierenden alt Regierungsrat von Wattenwyl wählte der Regierungsrat als Vertreter des Staates im Kreiseisenbahnrat II: Herrn alt Regierungsrat Kläy.

2. Berner-Oberland-Bahnen.

Der Bundesrat gestattete der Gesellschaft, durch Beschluss vom 27. September 1912, auf ihren Linien (einschliesslich der Schynige-Platte-Bahn) den elektrischen Betrieb nach dem Gleichstromsystem einzuführen.

Der Bundesrat erteilte ferner durch Beschluss vom 28. Oktober 1912 den revidierten Statuten der B. O. B. vom 20. Juni 1912 die Genehmigung. Die Revision bezweckt hauptsächlich die Erhöhung des Aktienkapitals von 3 auf 5 Millionen Franken, womit die Kosten der Elektrifikation und anderer Bauten bestritten werden sollen.

3. Jungfrau-Bahn.

Die Kollaudation der Strecke Eismeer-Jungfraujoch fand am 25. Juli statt. Die Betriebseröffnung wurde vom Bundesrat auf den 31. Juli bewilligt.

4. Meiringen-Aareschlucht.

Diese elektrische Strassenbahn wurde am 22. August kollaudiert und am 24. August dem Betrieb übergeben.

5. Brienz-Rothorn.

Die A.-G. der Brienz-Rothorn-Unternehmung übertrug durch Vertrag vom 16. März / 2. April 1912 den Betrieb dieser Bergbahn der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee. Der Verwaltungsrat der Thunerseebahn hat denselben am 23. April 1912 genehmigt.

6. Städtische Strassenbahnen Bern.

Im Berichtsjahre ist die Monbijoulinie (Bubenbergplatz-Friedheim an der Seftigenstrasse) erstellt und mit Bewilligung des Bundesrates auf 1. Oktober dem Betrieb übergeben worden.

In Schreiben vom 5. November stimmte der Regierungsrat der von der Strassenbahnverwaltung vorgesehenen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit für das ganze Netz, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Monbijoulinie an, zu, ausgenommen für die Kirchenfeldbrücke, für welche die bisherige Geschwindigkeit so lange beizuhalten sei, bis die im Projekt liegenden Verstärkungsarbeiten an derselben ausgeführt sein würden. Das Departement hat im Berichtsjahre noch keinen Entscheid gefasst.

7. Städtische Strassenbahnen Biel.

Der Bundesrat bewilligte der Gemeinde Biel, durch Beschluss vom 26. Juli 1912, den Bau und Betrieb einer Strassenbahnlinie von Biel nach Mett zum Anschluss an die Schmalspurbahn Mett-Meinisberg-Büren.

E. Projektierte Eisenbahnen.

1. Solothurn-Bern.

Durch Vermittlung des eidgenössischen Eisenbahndepartements kam nach längern Verhandlungen zwischen den Regierungen der Kantone Bern und Solothurn am 26./27. März 1912 eine Übereinkunft zustande, welche dem Kampf um die Spurfrage der Solothurn-Bern-Bahn ein Ende machte.

Diese Übereinkunft setzt in der Hauptsache folgendes fest:

Unter dem Namen Solothurn-Bern-Bahn wird mit Geschäftssitz in Solothurn die Aktiengesellschaft der Schmalspurbahn Utzenstorf-Schönbühl-Zollikofen auf die Strecken Bätterkinden-Solothurn und Bern-Zollikofen erweitert zum Zwecke

a) der Erstellung einer Schmalspurbahn Solothurn-Bern, und zwar für die Strecke Solothurn-Zollikofen auf eigenem Bahnkörper und für die Strecke

Zollikofen-Bern durch den Bau eines eigenen, den Strassenkörper in Anspruch nehmenden zweiten Geleises neben demjenigen der bestehenden Strassenbahn;

b) eines einheitlichen und durchgehenden Betriebes der Schmalspurbahn Solothurn-Bern, unter Mitbenützung des Geleises der Strassenbahn Zollikofen-Bern, gemäss einem mit dieser Gesellschaft abzuschliessenden Mitbenützungsvertrag.

Die Linie nimmt ihren Anfang in oder bei dem Bahnhof Neu-Solothurn und endigt am gleichen Ort, wo die Zollikofen-Bern-Bahn.

Die Züge sollen mit einem Motorwagen und mit einem, wenn möglich, zwei Anhängern vor den Personenbahnhof Bern fahren können.

Zur Ermöglichung des durchgehenden Güterverkehrs sind beim Bau der Bahn die für einen Rollschemelbetrieb erforderlichen Anlagen zu erstellen.

Der Betrieb der neuen Linie soll im Frühjahr 1914 eröffnet werden.

Als Kapitalbedarf wurde die Summe von 2,850,000 Franken angenommen. Das Obligationenkapital soll im Verhältnis zum Aktienkapital nach der bernischen und solothurnischen Eisenbahngesetzgebung bemessen werden. Eine Verschiebung zwischen den, den Kanton Bern betreffenden Beträgen an Aktien und Obligationen bleibt vorbehalten.

Nach Durchführung der Finanzierung sollen die beiden Regierungen um die Konzession für die elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Bern einkommen und die Bestimmungen der Übereinkunft darin Aufnahme finden. Ferner soll die Regierung von Solothurn alsdann bei der A.-G. Solothurn-Schönbühl-Normalbahn auf deren Liquidation hinwirken. Falls die Finanzierung der Schmalspurbahn nicht bis Ende April 1912 durchgeführt oder die Konzession für die durchgehende Schmalspuhrbahn nicht erteilt sei, sollte diese Übereinkunft dahinfallen.

Der Regierungsrat des Kantons Bern gab überdies der Regierung des Kantons Solothurn die Erklärung ab, dass er dem Grossen Rate die Subventionierung der Solothurn-Niederbipp-Bahn und die Mitwirkung des Kantons Bern bei der Konsolidierung der Weissensteinbahn im Rahmen des Subventionsgesetzes beantragen werde. Die Regierung werde ferner mithelfen, Betriebsfusionen der Solothurn-Bern-Bahn mit Anschlussbahnen herzustellen.

Auf Wunsch der beiden Regierungen verlängerte das eidgenössische Eisenbahndepartement die erwähnte Frist um drei Monate.

Das gemeinschaftliche Konzessionsgesuch wurde am 3. Juni eingereicht und die Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Solothurn nach Bern der in eine „Solothurn-Bern-Bahn A.-G.“ zu erweiternden elektrischen Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen A.-G. durch Bundesbeschluss vom 22. Juni 1912 erteilt.

Die erste Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates erfolgte nach Massgabe eines vom Regierungsrat am 24. September 1912 gefassten Beschlusses.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen-Bahn nahm am 9. Oktober 1912 diese Umgestaltung auf Grundlage der Konzession, der Übereinkunft, der Bewilligung des Grossen Rates vom 20. März 1911 betreffend die Benützung der Staatsstrasse zwischen Bätterkinden und Zollikofen sowie des Beschlusses des Regierungsrates vom 12. Juni 1912 betreffend die Benützung der Staatsstrasse von Zollikofen durch die Tiefenaustrasse nach Bern vor, erhöhte insbesondere das Aktienkapital von Fr. 1,355,500 auf Fr. 1,948,000 und revidierte die Statuten nach Mitgabe erwähnter Grundlagen sowie der Eisenbahngesetzgebung der Kantone Bern und Solothurn.

Die neuen Statuten sind vom Bundesrat am 14. Dezember 1912 genehmigt worden.

2. Herzogenbuchsee-Wangen.

Die auf Grundlage einer durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 erteilten Konzession Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach am 26. März 1911 gegründete A.-G. Herzogenbuchsee-Wangen-Jurabahn reichte am 11. Januar 1912 ein Subventionsgesuch für die Teilstrecke Herzogenbuchsee-Wangen ein, welchem der Grosse Rat durch Beschluss vom 24. April 1912 gestützt auf das Gesetz vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen entsprochen hat.

Die Bausumme wurde für die 7 km lange Linie zu Fr. 760,000 veranschlagt, die Aktienbeteiligung auf Fr. 40,000 per Bahnkilometer, im ganzen auf Fr. 280,000 festgesetzt. An diese Bewilligung ward die Bedingung geknüpft, dass die Gesellschaft zur Vervollständigung des Finanzausweises noch mindestens Fr. 200,000 in Aktien aufzubringen habe. Die Bahngesellschaft soll die verfügbaren Gelder bei der Kantonalbank von Bern oder deren Filialen oder bei der Hypothekarkasse des Kantons Bern anlegen. Ferner wurde der Regierungsrat ermächtigt, die Ausrichtung der Beteilung des Staates so lange zu verschieben, bis die zu weitern Eisenbahnbauten im Kanton Bern erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen.

Durch diesen Grossratsbeschluss ist überdies dem Unternehmen mit der Annahme des neuen Subventionsgesetzes und im Rahmen der Bestimmungen desselben eine Erhöhung der Subvention in Aussicht gestellt worden. Ein bezügliches Gesuch des Verwaltungsrates vom 25. August 1912, in welchem zugleich der Neubau der Aarebrücke zu Wangen und die Weiterführung der Linie bis Wiedlisbach zum Anschluss an die Solothurn-Niederbipp-Bahn anbegehrt wurde, kam jedoch im Berichtsjahre nicht mehr zur Erledigung.

Die Konzessionsfrist wurde vom Bundesrat durch Beschluss vom 24. Mai 1912 um zwei Jahre, d. h. bis 1. Januar 1914, verlängert.

3. Biel-Täuffelen-Ins.

Die Konzession dieser Linie datiert vom 5. Oktober 1911. Die A.-G. „Seeländische Lokalbahnen (S. L. B.) Biel-Täuffelen-Ins“ konstituierte sich am 14. Februar 1912. Einem Gesuch des Verwaltungs-

rates vom 4. März entsprechend, bewilligte der Grosse Rat durch Beschluss vom 24. April 1912 gemäss Gesetz vom 4. Mai 1902 an die auf 2,2 Millionen Franken veranschlagte Linie Biel-Täuffelen-Ins mit elektrischem Betrieb eine Aktienbeteiligung von Fr. 40,000 per Kilometer, für 20.5 km von 820,000 Franken. Die Bahngesellschaft wurde ermächtigt, ein Obligationenkapital bis auf Fr. 400,000 aufzunehmen. Die Bestimmungen betreffend Anlage der verfügbaren Gelder, eventuelle Verschiebung der Ausrichtung des Staatsbeitrages und Erhöhung desselben mit Annahme des neuen Gesetzes, lauten gleich wie bei Ziffer 2 hiervor.

Der Verwaltungsrat stellte am 25. Juli ein Nachsubventionsgesuch, welchem der Grosse Rat durch Beschluss vom 18. November, gestützt auf das neue Subventionsgesetz vom 7. Juli 1912, entsprochen hat. Die Aktienbeteiligung des Staates beträgt nun Fr. 1,006,500.

Als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat wählte der Regierungsrat am 15. Juni 1912 die HH. Regierungsrat Scheurer und Grossrat Schneider-Montandon in Biel.

4. Herzogenbuchsee-Koppigen-Lyss und Koppigen-Kirchberg.

Dieses Unternehmen wurde durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1909 konzessioniert. Die A.-G. „Oberaargau-Seeland-Bahn" konstituierte sich am 12. Februar 1912 und reichte ihr Subventionsgesuch am 13. März ein. Der Grosse Rat bewilligte ihr durch Beschluss vom 24. April 1912 eine Aktienbeteiligung von Fr. 1,761,500. Die Linie ist rund 44 km lang, der Betrieb elektrisch. Der Kostenvoranschlag wurde auf Fr. 4,975,000 festgesetzt. Die Bahngesellschaft ward ermächtigt, ein Anleihen bis auf Fr. 1,625,000 aufzunehmen. Die übrigen Bestimmungen des Grossratsbeschlusses lauten gleich wie bei den vorhergehenden Bahnen.

Die Gesellschaft hat am 7. August 1912 ein Nachsubventionsgesuch eingereicht. Demselben wurde durch Beschluss des Grossen Rates vom 18. November 1912 entsprochen. Die Aktienbeteiligung des Staates beträgt nunmehr Fr. 2,233,500. Die Gesellschaft hat sich aber jetzt über ein Aktienkapital von Fr. 3,800,000 auszuweisen. Der Höchstbetrag des Obligationenkapitals wurde auf Fr. 1,400,000 herabgesetzt.

Der Bundesrat verlängerte durch Beschluss vom 24. Mai 1912 die Konzessionsfrist um zwei Jahre, d. h. bis zum 1. Januar 1914.

Der Regierungsrat wählte am 15. Juni 1912 als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat: Die Herren Grossrat Rufener in Langenthal und Ingenieur L. Thormann in Bern.

5. Huttwil-Eriswil.

Durch Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1911 wurde dem Gemeinderat von Eriswil die Konzession für eine Normalspurbahn von Huttwil nach Eriswil mit Dampfbetrieb erteilt. Die Aktiengesellschaft gründete sich am 31. März 1912. Der provisorische Verwaltungsrat reichte schon am 21. März des Berichtsjahres das Subventionsgesuch an den Grossen Rat ein, um noch, gestützt auf das Gesetz vom 4. Mai 1902, eine Aktienbeteiligung des Staates zu erlangen. Da die Vorlage der Bahngesellschaft jedoch noch nicht als eine abgeschlossene betrachtet werden konnte, so war es nicht mehr möglich, dieselbe dem Grossen Rat im Berichtsjahr zu unterbreiten.

Ausserdem hatte sich die Eisenbahndirektion im Jahre 1912 noch mit folgenden Projekten zu befassen: Langenthal-Melchnau, Solothurn-Niederbipp, Pruntrut-Damvant, Alle-Miécourt-Courgenay und Bonfol-Réchésy.

F. Konzessionen.

Die im Jahr 1912 von den eidgenössischen Behörden erledigten Konzessionsgeschäfte sind folgende:

1. Neue Konzessionen.

12. März:	Meiringen-Engelberg.
12. „	Langenthal-Melchnau.
12. „	Ins-Erlach.
20. Juni:	Sitten-Leuk (Rawil).
22. „	Solothurn-Bern.
20. Dezember:	Meinisberg-Büren.
20. „	Beatenberg-Niederhorn.

2. Konzessionsfristverlängerungen.

5. Januar:	Tramway Interlaken.
5. „	Damvant-Porrentruy-Lugnez.
5. „	Grindelwald-Grosse Scheidegg-Meiringen.
12. März:	Lüterswil-Solothurn.
12. „	Kleine Scheidegg-Männlichen.
12. „	Stockentalbahn.
24. Mai:	Herzogenbuchsee-Koppigen-Lyss und Koppigen-Kirchberg.
24. „	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach.
24. „	Réchésy-Bonfol-Courtavon.
20. Dezember:	Grindelwald-Bäregg (Eismeer).
28. „	Solothurn-Bern.

3. Konzessionserneuerungen.

1. März:	Automobilkurs Bönigen-Interlaken.

4. Konzessionsänderungen.

12. März:	Saignelégier-Glovelier.
12. „	Biel-Meinisberg.
20. Juni:	Grimselbahn.
20. Dezember:	Grindelwald-Grosse Scheidegg-Meiringen.

5. Konzessionsübertragungen.

12. März:	Frutigen-Adelboden.
20. Juni:	Drahtseilbahn Giessbach.

G. Schiffahrt.

1. Thuner- und Brienzersee.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement erteilte nach Mitgabe der Verordnung betreffend die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. Dezember 1910 folgende Betriebsbewilligungen:

Den 12. September: Für das Motorboot „Iris". Zulässige Belastung: 12 Personen bezw. 0.9 Tonnen. Bemannung: Ein Schiffsführer, welcher gleichzeitig den Motor bedient.

Den 20. September: Für das Dampfboot „Spiez". Zulässige Belastung: 200 Personen (früher 120) bezw. 15 Tonnen. Bemannung: Ein Kapitän oder Schiffsführer, ein Steuermann, ein Matrose, ein Maschinist und ein Heizer.

2. Bielersee.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement erteilte am 4. April der Bieler Dampfschiffgesellschaft in Erlach die Betriebsbewilligung für ihr neues Dampfschiff „J. J. Rousseau". Zulässige Belastung: 90 Personen oder 6.75 Tonnen. Bemannung: Ein Kapitän oder Schiffsführer, ein Matrose zugleich Kassier und ein Maschinist, zugleich Heizer.

Ferner erhielt die Société de navigation à vapeur des lacs de Neuchâtel et Morat in Neuenburg folgende Betriebsbewilligungen:

Den 10. Mai: Für ihr Dampfschiff „Yverdon" (früher „Helvetia") zum Personen- und Gütertransport auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee. Maximale Belastung: 450 Personen oder 33.75 Tonnen. Bemannung: Ein Kapitän oder Schiffsführer, ein Steuermann, zwei Matrosen, ein Maschinist und zwei Heizer.

Den 14. Juni: Für ihr neues Dampfschiff „Neuchâtel" zu gleichem Zweck und für die nämlichen Gewässer. Die Maximalbelastung beträgt: 550 Personen oder 41¼ Tonnen. Die Bemannung besteht aus: Ein Kapitän oder Schiffsführer, ein Steuermann, zwei Matrosen, ein Maschinist und zwei Heizer.

Durch Beschluss vom 16. Januar 1912 bewilligte der Regierungsrat der Gemeinde Biel auf das Gesuch des Gemeinderates vom 19. April 1911 an ihre für die Jahre 1911 bis 1919 zu jährlich Fr. 4000 festgesetzte Subventionsquote an der Dampfschifffahrt zwischen Neuenburg und Biel einen Beitrag von Fr. 2000, unter dem Vorbehalt, dass der für die Ausrichtung dieses Betrages für die Jahre 1911 und 1912 erforderliche Nachkredit und für die folgenden Jahre der daherige Budgetkredit vom Grossen Rat bewilligt werde.

Im Voranschlag über den Staatshaushalt des Kantons Bern für das Jahr 1913 ist diese jährliche Ausgabe berücksichtigt worden.

Bern, im April 1913.

Bau- und Eisenbahn-Direktion des Kantons Bern:

Rudolf von Erlach.

Vom Regierungsrat genehmigt am 7. Juni 1913.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnlinien auf Ende 1912.

№	Name der Bahn	Datum: der Konzession	Datum: des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	Datum: der Betriebseröffnung	Baulänge: ganze Linie	Baulänge: im Kt. Bern	Anlagekapital: Total	Anlagekapital: Aktien	Anlagekapital: Obligationen	Aktienbeteiligung des Staates: Total	Aktienbeteiligung des Staates: % des Anlagekapitals
					km.	km.					
	I. Normalspurbahnen.										
1	Emmentalbahn	—	—	—	38,2	32,2	5,820,500	3,820,500	2,000,000	—	—
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	19,9	14	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	18,2	18,2	2,650,000	2,259,750	478,000	790,000	29,8
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	13,9	13,3	1,800,000	1,200,000	600,000	400,000	22,2
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	24,8	4	2,337,000	1,837,000	500,000	160,000	6,8
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	10,5	10,5	1,759,000	1,000,000	759,000	637,500	36,2
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	33,2	33,2	5,365,500	3,965,500	1,400,000	2,156,500	40,2
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	10,3	10,3	1,422,500	1,234,500	768,000	859,000	42,3
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	2,7	2,7	580,000				
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	40	29,1	13,280,000	6,000,000	7,280,000	3,155,000	23,8
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 27. II. 1901	14. VIII. 1901 1. XI. 1902	30,9	30,9	3,770,000	2,770,000	1,000,000	1,724,500	45,7
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	23,8	23,8	5,305,000	4,005,000	1,300,000	3,120,000	58,8
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	24,4	24,4	1,100,000	1,100,000	—	500,000	45,5
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	11,5	10	1,463,800	1,113,800	350,000	807,200	55,1
12	Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1898	22. VIII. 1898	18	2,3	4,150,000	2,700,000	1,450,000	215,000	5,1
	Murten-Ins	30. V. 1892		1. V. 1903	7,6	4,3					
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	17,0	17,0	2,523,000	1,730,000	793,000	980,000	40,0
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	22,4	8,6	7,330,500	4,830,500	2,500,000	1,185,000	16,2
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	24,7	24,7	3,111,000	2,611,000	500,000	1,768,500	56,9
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon	23. XII. 1891	27. VI. 1906	im Bau	102,5	71,7	123,200,000	65,600,000	57,600,000	17,500,000	18,8
	(inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft	(20. XII. 1890)	(13. III. 1899)	(25. VII. 1901)						1,980,000	
	Thuner- und Brienzersee)	(17. VI. 1890)	—	(1. VI. 1893)						2,217,000	
				Total	494,5	385,8	186,967,800		Total	40,155,200	21,5
	II. Schmalspurbahnen.										
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	8,8	8,8	500,000	500,000	—	150,000	30,0
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26,5	18,7	1,726,000	1,360,000	366,000	352,000	20,3
3	Bern-Muri-Gümligen-Worb	23. XII. 1896 22. XII. 1906	20. IX. 1897 26. V. 1908	21. X. 1898	9,9	9,9	1,101,200	751,200	350,000	358,600	28,6
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	6. VII. 1905	62,2	21,7	17,400,000	9,000,000	8,400,000	2,050,000	11,8
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	13	13	1,550,100	1,000,100	550,000	500,000	32,3
5	Langenthal-Oensingen	28. VI. 1893	29. XI. 1905	26. X. 1907	14,8	12,6	1,640,000	1,240,000	400,000	504,000	30,7
6	Tramelan-Les Breuleux-Le Noirmont	22. XII. 1905	22. III. 1907	—	14	14	1,345,000	1,345,000	—	807,000	60,0
7	Bern-Zollikofen, mit Abzweigung nach Worblaufen	25. VI. 1909	26. IX. 1910	im Bau	7	7	858,000	608,000	250,000	293,000	34,2
8	Worblentalbahn	6. IV. 1911	18. IX. 1911	—	12	12	1,480,250	600,250	—	880,000	59,4
9	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	im Bau	7,4	7,4	648,000	648,000	—	259,200	40,0
10	Herzogenbuchsee-Wangen	20. XII. 1907	24. IV. 1912	—	7	7	760,000	760,000	—	280,000	36,8
11	Oberaargau-Seeland	22. XII. 1909	18. XI. 1912	—	44	44	5,200,000	3,800,000	1,400,000	2,233,500	43,0
12	Biel-Täufelen-Ins	5. X. 1911	18. XI. 1912	—	20,5	20,5	2,220,000	2,006,000	214,000	1,006,000	45,3
13	Solothurn-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	—	28	21	2,850,000	1,900,000	950,000	864,000	30,3
				Total	244,4	186,9	39,278,550		Total	10,537,300	26,8
				Gesamttotal	738,9	572,7	226,246,350		Gesamttotal	50,692,500	22,4