

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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1914)

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

Autor: Erlach, Rudolf von / Könitzer, K.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-416842>

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: 26.01.2026

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1914.

Direktor: Herr Regierungsrat **Rudolf von Erlach.**

Stellvertreter: Herr Regierungsrat **K. Könitzer.**

I. Bauwesen.

A. Allgemeine Verwaltung, Personal.

Ohne den anfangs August 1914 ausgebrochenen Krieg der europäischen Grossmächte hätten wir im Bauwesen im Vergleich zu den letzten Jahren ein normales Verwaltungsjahr gehabt. Das änderte mit dem Kriegsausbruch. Die damit da und dort eintretenden Sorgen und Nöten im finanziellen und wirtschaftlichen Leben, der Arbeits- und teilweise auch Arbeitermangel etc. hemmten die freie Entfaltung der Bautätigkeit im Hoch-, Strassen- und Wasserbau und wiesen ihr teilweise andere Bahnen in Gestalt von Notstandsarbeiten von Staat und Gemeinden. Einerseits musste überall, wo es irgendwie tunlich war, gespart werden, anderseits ergab sich die Notwendigkeit, hier und dort auch Arbeiten auszuführen, welche zurzeit vielleicht nicht unumgänglich nötig waren, aber zur Beschaffung von Verdienst sich aufdrängten. Ohne die Ausgaben für Notstandsarbeiten wäre es voraussichtlich möglich gewesen, in der Hauptsache im Rahmen der Budgetkredite zu bleiben; die eingetretenen Überschreitungen in den Posten für Strassenunterhalt und Wasserbauten sind somit das Resultat von Mehrausgaben für Notstandsarbeiten des Staates und für Subventionierung solcher von Gemeinden.

Ein grosser Teil des Personals der Bauverwaltung hatte für die Zeit vom August 1914 bis März 1915 dem Ruf unter die Waffen Folge zu leisten, so auch der Direktionsvorsteher, der Kantonsbaumeister, der Kantonsgeometer, teilweise der Kantonsoberingenieur und andere Beamte und Angestellte, Oberwegmeister, Wegmeister, Schwellenmeister etc.

Für den Direktionsvorsteher trat der Stellvertreter, der leider seither verstorbene Herr Regierungsrat Könitzer, früherer Bau- und nachheriger Finanzdirektor, in die Lücke. Gleich am Schlusse dieser Vertretung musste er nach kurzer, schwerer Krankheit und Operation am 23. März 1915 sein so erfolgreiches, tätiges Leben voll hingebender Treue für das öffentliche Wohl des Kantons Bern, insbesondere für das Bau- und Eisenbahnwesen, mit dem Tode beschliessen.

Für die andern abwesenden militärdienstpflichtigen Beamten mussten dienstfreie Subalternbeamte die Stellvertretung besorgen.

Über die Besoldungsverhältnisse während und nach dem Krieg wurden durch Regierungsratsbeschlüsse vom 31. Juli, 13. Oktober und 15. Dezember 1914 allgemeine Verfügungen getroffen; ebenso bezüglich der Ferien (Suspendierung).

Bleibende Änderungen im Personalbestand sind folgende zu verzeichnen: Der langjährige Rechnungsführer der Direktion, Herr Howald, ist aus Altersrücksichten als solcher zurück- und in leichtere Stellung übergetreten. An seine Stelle trat Herr Eggemann, bisheriger Kontrolleur, und an dessen Platz Herr Schmalz, erster Kanzlist. Aus Alters- und Gesundheitsgründen demissionierte ferner Herr Haymoz, langjähriger Rechnungsführer des Hochbauamtes, und Herr O. Wassmer, gewesener Sekretär daselbst, trat in die Gemeindeverwaltung über. An deren Stelle traten Wittwer und Grossenbacher. An Stelle des demissionierenden Hülfsingenieurs des Kreisoberingenieurs III, Herrn Orlandi in Delsberg, wurde gewählt,

mit Sitz in Biel: Herr Ingenieur A. Peter von Bure. Damit hat die in der Verordnung vom 25. September 1912 vorgesehene Organisation der Kreisoberingenieurbüros in allen Kreisen ihre Erledigung gefunden.

Auf dem Vermessungsbureau traten aus die Grundbuchgeometer Baumer, Zurbuchen und Maillat und der Angestellte Blank.

Für die Emme und ihre Zuflüsse wurde die Stelle eines Oberschwellenmeisters geschaffen und als solcher ernannt: Herr Ulmann in Trubschachen.

An Stelle des demissionierenden Herrn Ledermann wurde als Mitglied der kantonalen Marktkommission gewählt: Herr Grossrat Stauffer in Corgémont.

An der *Landesausstellung* hat sich die Baudirektion durch Karten-, Pläne-, Bilder- und Reliefausstellungen in den drei Gruppen 20, Hochbau, 35, Ingenieurwesen, und 44/1, Vermessungswesen, beteiligt (hors concours). In Gruppe 20 waren es hauptsächlich Darstellungen der Schlösser von Burgdorf und Trachselwald etc.; in Gruppe 35 (Kollektivausstellung sämtlicher kantonalen Baudirektionen der Schweiz unter der Oberleitung des eidgenössischen Oberbauinspektors) solche von Brücken-, Strassen- und Wasserbauten (hölzerne Neubrücke und Aarbergerbrücke, Grimselstrasse, Zulgkorrektion, Kander); in Gruppe 44/1 war Hauptgegenstand eine Sektion des Simon'schen Berner Alpen-Reliefs (Niedersimmental mit Niesenkette) mit dem Triangulationsnetz 4. Ordnung. Diese Ausstellungsgegenstände wurden nach der Ausstellung wieder in die betreffenden Verwaltungsabteilungen zurückgenommen; das Triangulationsrelief erhielt vorläufig das Technikum Burgdorf. Plandarstellungen und Berichte betreffend die bernischen Strafanstalten sind in der Gruppe Gefängniswesen, von Witzwil ausgestellt worden; solche über Wasserwerkanlagen in Gruppe Wasserwirtschaft. Die Gestaltung und Ausführung der Ausstellungsbauten, wie die Ausstellung der baulichen Gegenstände, war allgemein eine mustergültige.

B. Gesetzgebung.

1. Automobilwesen.

Auf Grund des Gesetzes vom 14. Dezember 1913 betreffend Erhebung einer *Automobilsteuer und Änderung des Strassenpolizeigesetzes* sind am 10. März 1914 drei Dekrete erlassen worden betreffend:

1. die Automobilsteuer,
2. das Strafmandatverfahren,
3. das interkantonale Konkordat über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern.

Gestützt hierauf erklärte der Regierungsrat am 31. März 1914 den Beitritt zum neuen interkantonalen Konkordat vom Februar 1912, und am 7. April 1914 erteilte der Bundesrat demselben die Genehmigung mit Inkraftklärung auf 1. Mai 1914.

Auf diese Zeit sind demselben 14 Kantone beigetreten.

Das eidgenössische Departement des Innern gab daraufhin eine Zusammenstellung sämtlicher für das Konkordatsgebiet gültigen Verordnungen nebst Übersichtskarte der für den Autoverkehr zugelassenen,

verbotenen oder beschränkten Strassen in 1:500,000 heraus, gültig für die Zeit vom 1. Mai 1914 bis 31. März 1915.

2. Eidg. Unfall- und Krankenversicherung.

Von der Direktion der eidgenössischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern sind die Kantonsregierungen im Hinblick auf die vorzunehmende Bearbeitung der nach Art. 116, Absatz 2, und 119, Absatz 2, des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes auszuarbeitenden Vorlagen angefragt worden, ob und, wenn ja, welche obligatorisch nichtversicherten Kategorien kantonaler Beamten und Angestellten etc. bei der Anstalt in der *freiwilligen* Unfallversicherung zu versichern gewünscht werden, und welche Wünsche hierseits in bezug auf diese Versicherung bestehen; desgleichen, ob die freiwillige Versicherung von Drittpersonen gewünscht werde und mit welchen Versicherungsbedingungen. Unter Bezugnahme auf die im Vorjahr abgegebene Vernehmlassung über das hierseits der *obligatorischen* Versicherung zu unterstellende Personal, sowie im Hinblick auf die noch nicht ganz abgeklärte Ausdehnung der obligatorischen Versicherung wurde der Direktion des Innern zuhanden der Versicherungsanstalt beantragt, wenigstens dermalen von der Geltendmachung der *freiwilligen* Versicherung für das Personal unserer Verwaltung abzusehen, dies namentlich mit Rücksicht auf die nicht absolute Notwendigkeit einerseits und auf die voraussichtlich erheblichen Versicherungsprämien anderseits. Immerhin wurde ein späteres Zurückkommen darauf vorbehalten. Letzteres könnte eventuell zunächst für die Versicherung von Drittpersonen bei staatlichen Bauunternehmungen der Fall sein.

Eine andere Anfrage wurde vom Bundesrat gestellt in bezug auf die Ausführung des Art. 37, Absatz 1, des eidgenössischen *Krankenversicherungsgesetzes* darüber, welche Gebiete im Kanton als dünn bevölkerte Gebirgsgegenden mit geringer Wegsamkeit im Sinne der zitierten Bestimmung zu bezeichnen seien. Hierauf wurde mit Bericht vom 22. Dezember 1914 der Direktion des Innern folgendes beantragt:

1. Bezeichnung des Oberlandes und des Jura nach den angegebenen Abgrenzungen unter Einschluss der bergigen Teile der Ämter Signau und Trachselwald als unter Art. 37 des Krankenversicherungsgesetzes fallend.
2. Ausschluss der in diesen Gegenden liegenden Talschaften und grösseren Ortschaften mit guten permanenten Bahn- und Strassenverbindungen und mit entsprechenden Umgebungszenen.
3. Berechnung der Bergzuschläge nach dem System von Distanzenzeigern, vom Domizil des Arztes aus nach virtuellen Weglängen berechnet.

Die bezügliche Behandlung dieser Materien liegt nun bei den Bundesbehörden.

3. Dekret betreffend Nachführung der Vermessungswerke.

Hierüber finden sich Ausführungen im Abschnitt „Vermessungswesen“.

C. Hochbau.

1. Neu- und Umbauten des Staates.

a. Budgetrubrik X D 1 und 2: Amts-, Pfrund- und Wirtschaftsgebäude, Unterrichts-, Erziehungs- und Strafanstalten, technische, land- und milchwirtschaftliche Schulen.

Art.	Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	Budgetkredit D 1 und 2	300,000	—	—	—
1.	Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	39,200	—	41,779	65
2.	Bern Frauenspital, Umbauten im Hauptgebäude u. Absonderungshaus	—	—	1,335	55
3.	Bern Frauenspital, Erneuerung der Heizkessel	—	—	3,171	35
4.	Bern Frauenspital, Erneuerung einer Stützmauer	—	—	279	40
5.	Burgdorf Technikum, Erweiterungsbau	—	—	38,971	45
6.	Bern Anatomie, Erstellung von Garderoben und Schränken	—	—	500	—
7.	Fraubrunnen Schloss, Hydrantenanlage	—	—	1,700	—
8.	Bern pathologisches Institut, neue Abschlusstüre	—	—	315	90
9.	Bern pathologisches Institut, Ventilationseinrichtung	—	—	721	90
10.	Bern Staatsgebäude Kramgasse 24, Schaufenstereinrichtung	—	—	323	—
11.	Kirchdorf Pfrund, Anschluss an die Wasserversorgung	—	—	931	70
12.	Brüttelen Mädchenerziehungsanstalt, Badeeinrichtungen	—	—	2,210	—
13.	Oberburg Pfrunddomäne, Kanalisation	—	—	400	—
14.	Herzogenbuchsee Pfarrhaus, Kanalisation	—	—	573	80
15.	Landorf Knabenerziehungsanstalt, Umänderungen im Esszimmer	600	—	1,525	70
16.	Sonvilier Knabenerziehungsanstalt, Einrichtung für eine III. Zöglingsklasse	—	—	2,249	40
17.	Trachselwald Staatsgebäude, Einrichtung der elektrischen Beleuchtung	—	—	2,725	55
18.	Pruntrut Seminar, Einrichtung eines Zeichnungszimmers	—	—	1,290	10
19.	Pruntrut Kantonsschule, Vergrössern des Physiksaales und Umbauten	440	60	702	90
20.	Pruntrut Amthaus, Amtsschreiberei, Erweiterungsbauten	—	—	—	1,300
21.	Pruntrut Lehrerseminar, Wäschereieinrichtung	—	—	—	4,085
22.	Bern ehemalige Amtsschreiberei Rathausplatz, Abwartwohnung im Dachstock	—	—	—	130
23.	Wimmis Schloss, neue Einrichtungen für die Gerichtsschreiberei und Archiv	—	—	—	221
24.	Bern Amthaus, Neueinrichtung von Bureaux und Heizerwohnung	—	—	—	552
25.	Kehrsatz Mädchenerziehungsanstalt, neues Schweinestallgebäude	7,000	—	187	20
26.	Kehrsatz Mädchenerziehungsanstalt, neue Jauchegrube	—	—	—	240
27.	Bern Frauenspital, zweites Bureau und Wartzimmer	—	—	—	2,302
28.	Bern Zeughaus, Neueinrichtung einer Autogarage und Holzschoß	—	—	—	3,121
29.	St. Johannsen Strafanstalt, Wiederaufbau	—	—	—	4,864
30.	Rütti Molkereischule, Anbau am Kesselhaus	—	—	—	441
31.	Rütti Molkereischule, Schweinestallvergrösserung	—	—	—	1,715
32.	Bern Betreibungs- und Konkursämter, Bureaueinrichtung im gemieteten Gebäude Nr. 8 Speicherstrasse	—	—	—	4,335
33.	Bern Amthausdomäne, Strassen- und Trottoiranlage im Hof	3,825	15	194	30
34.	Bern Rathaus, Einrichtung von Archiv und Drucksachenräumen	—	—	766	40
35.	Bern botanischer Garten, nordöstlicher Laubenanbau	—	—	—	699
36.	Sonvilier Knabenerziehungsanstalt, Ökonomiegebäude, Aufbau	3,000	—	46,112	90
37.	Bern Anatomie, Anschluss an die städtische Kanalisation	—	—	—	392
38.	Bern Sternwarte, Einrichtung der Zentralheizung	—	—	—	9,904
39.	Ostermundigen Schiessplatz, Erstellung einer Abortanlage	1,000	—	—	9,459
40.	Bern Militäranstalten, Kaserne, Speiseaufzug in der Kantine	—	—	—	753
41.	Pruntrut Kantonsschule, neues Gewächshaus	—	—	—	23,500
42.	Bern Amthaus, neuer Audienzsaal für das Richteramt IV	—	—	—	1,507
43.	Delsberg Lehrerinnenseminar, Erweiterung	—	—	—	71,484
44.	Hofwil Seminar, Badweiherherstellung	—	—	—	3,182
45.	Meikirch Pfarrhaus, Wasserversorgung	—	—	—	2,415
	Übertrag	356,315	15	293,655	10

Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	356,315	15	293,655	10
46. Bern Hochschule, Ergänzungsarbeiten	—	—	64	70
47. Amortisation des Vorschusses pro 1913 (Regierungsratsbeschluss vom 24. Oktober 1913)	—	—	63,245	15
48. Münsingen landwirtschaftliche Schule Schwand, zweite Rückzahlung an Vorschussrechnung D 4 d	—	—	50,000	—
49. Vorschusskredit (Regierungsratsbeschluss vom 4. September 1914)	50,000	—	—	—
Total	406,315	15	406,964	95
Mehrausgaben Fr. 50,649. 80.				

Infolge ungenügendem Kredit ermächtigte der Regierungsrat durch Beschluss vom 4. September 1914 die Baudirektion, denselben unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Rat bis auf den Betrag von Fr. 50,000 zu überschreiten (vide Art. 49 oben).

Die Einnahmen betreffen:

Art. 1. Durch Grossratsbeschluss vom 16. November 1914 wurden für die staatlichen Bauleitungskosten in der Irrenanstalt Waldau Fr. 39,200 bewilligt und dem Kredit X D 1 zugewiesen.

Art. 15, 16 und 25. Beiträge der Armendirektion aus dem Armenfonds.

Art. 19. Beitrag der Gemeinde Pruntrut (20 % der Umbaukosten) gemäss Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 1914.

Art. 33. Beiträge der beteiligten Anstösser gemäss Abkommen.

Art. 36. Brandentschädigungssumme.

Art. 39. Beitrag der städtischen Polizeidirektion Bern.

b. Budgetrubrik X D 3: Irrenanstalten, auf Rechnung des Irrenfonds.

Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Budgetkredit	300,000	—	—	—
Art.				
3. Waldau, Erweiterungsbauten	—	—	119,630	65
4. Waldau, Umgebungsanlagen	—	—	7,658	55
5. Waldau, Umbau der Anstaltsküche	—	—	2,045	80
6. Münsingen, Wasserreinigungsanlage	—	—	14,241	15
7. Waldau, Kanalisation	4	—	33,084	50
8. Waldau, Umbau der Aborten	—	—	32,567	05
9. Münsingen, Blumenhausumbau	—	—	10,325	95
10. Münsingen, Erweiterungsbauten	—	—	3,688	95
11. Bellelay, elektrische Beleuchtungsanlage	—	—	569	20
12. Bellelay, Erstellung eines Portalvorbaues	—	—	478	90
13. Waldau, Erstellung einer Gemüsehütte	—	—	953	30
14. Waldau, Elektromotor für Wäscherei	—	—	2,099	55
15. Bellelay, Hauptgebäude, elektrische Beleuchtung	—	—	7,000	—
Total	300,004	—	234,344	05

Die Einnahme von Fr. 4 betrifft eine von der Direktion der Bern-Zollikofen-Bahn bezahlte Anschlussgebühr für ihr Abwasser. Für die Zulassung von Anschlüssen von Gemeinden und Privaten wurde ein Regulativ aufgestellt. Daherige Einnahmen werden dem Irrenfonds gutgeschrieben.

Art. 9. Waldau Irrenanstalt, Neubau, Möblierung, Kredit Fr. 180,000. Ausgaben Fr. 5600. 10.

Art. 10. Burgdorf Technikum, Neubau, Möblierung, Kredit Fr. 30,000. Ausgaben Fr. 3288. 65.

Stand der Arbeiten der einzelnen Bauobjekte :

Rubrik a.

Art. 2. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 159,144. 80. Die Arbeiten sind fertig. Abrechnung erfolgt 1915.

Art. 3. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 3171. 35. Fertig. Auszahlung der Garantiesumme erfolgt 1915.

c. Vorschuss-Rechnung A i.

Art. 4. Amtsschreibereien, Bureauerweiterungen für Grundbuchzwecke (Pruntrut Amthaus Fr. 600, Saignelégier Amthaus Fr. 350) Ausgaben Fr. 950.

Art. 4. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 2530. 60.
Fertig und abgerechnet.

Art. 5. Grossratsbeschluss vom 18. September 1911 und Einnahmen Fr. 300,050. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 283,145. 70. Vollendet. Auszahlung der Garantiesumme und Abrechnung erfolgt 1915.

Art. 7. Fertig. Kosten Fr. 1700.

Art. 9. Ausgaben Fr. 721. 90. Erledigt.

Art. 10. Ausgaben Fr. 997. 95. Fertig und abgerechnet.

Art. 11. Ausgaben Fr. 931. 70. Fertig und abgerechnet.

Art. 12. Ausgaben Fr. 2210. Erledigt.

Art. 13. Ausgaben Fr. 400. Erledigt.

Art. 14. Ausgaben Fr. 573. 80. Erledigt.

Art. 15. Kosten Fr. 1525. 70. Erledigt.

Art. 16. Kosten Fr. 4498. 80. Erledigt.

Art. 17. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 2725. 55.
Fertig. Schlusszahlungen erfolgen 1915.

Art. 18. Gesamtkosten Fr. 3557. 25. Erledigt.

Art. 19. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 2202. 90.
Fertig. Restzahlung erfolgt 1915.

Art. 20. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 1300. Fertig.
Abrechnung 1915.

Art. 21. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 4085. 60.
Fertig. Abrechnung 1915.

Art. 22. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 6936. 60.
Fertig. Abrechnung 1915.

Art. 23. Gesamtkosten Fr. 3945. 95.

Art. 24. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 6788. Fertig.

Art. 25. Gesamtkosten Fr. 13,759. 10. Erledigt.

Art. 26. Gesamtkosten bis Ende 1914 Fr. 2740.
Erledigt.

Art. 27. Gesamtkosten Fr. 2302. 40. Erledigt.

Art. 28. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 3856. 15.
Fertig. Restzahlungen erfolgen 1915.

Art. 29. Gesamtausgaben bis Ende 1914 Franken 127,897. 15. Vollendet. Abrechnung erfolgt 1915.

Art. 30. Gesamtkosten Fr. 2060. 40. Erledigt.

Art. 31. Gesamtausgaben Fr. 17,461. Erledigt.

Art. 32. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 4335. 50.
Fertig. Restzahlungen erfolgen 1915.

Art. 33. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 194. 30.
In Ausführung. Abrechnung erfolgt 1915.

Art. 34. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 13,838. 20.
Vollendet und abgerechnet.

Art. 35. Gesamtkosten Fr. 6943. 35. Erledigt.

Art. 36. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 133,475.
Vollendet. Abrechnung 1915.

Art. 37. Gesamtausgaben Fr. 6759. 45. Erledigt.

Art. 38. Gesamtkosten Fr. 10,009. 35. Erledigt.

Art. 39. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 9459. 80.
In Ausführung begriffen. Abrechnung 1915.

Art. 40. Gesamtkosten Fr. 3880. 75. Erledigt.

Art. 41. Grossratsbeschluss vom 26. Juni 1913. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 32,000. 80. Mit Ausnahme des Alpengartens vollendet. Abrechnung erfolgt 1915.

Art. 42. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 1507. 35.
Vollendet; endgültige Abrechnung 1915.

Art. 43. Grossratsbeschluss vom 17. November 1913.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 71,484. Rohbau vollendet.

Art. 44. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 3182. 90.
In Ausführung begriffen.

Art. 45. Gesamtkosten Fr. 2415. 60. Erledigt.

Art. 47. Rückzahlung aus dem Budgetkredit D 1 an die Vorschussrechnung für den für 1913 geleisteten Vorschuss.

Art. 48. Ausgaben bis Ende 1914 laut Vorschussrechnung Fr. 541,025. 85. Davon wurden aus dem Budgetkredit an die Vorschussrechnung zurückbezahlt in zwei Zahlungen pro 1913 und 1914 Fr. 100,000. Durch zwei Grossratsbeschlüsse vom 3. Juni 1914 sind für Mehr- und Nacharbeiten am neuen Lehrgebäude Fr. 62,000 und für den Neubau und die Einrichtung je einer Scheune und eines Waschhauses, sowie für den Umbau des ehemaligen Herrschaftshauses und anderer bestehenden Gebäude zusammen Fr. 106,968. 10 über den am 20. Mai 1912 gesprochenen Kredit von Fr. 420,000 hinaus nachbewilligt worden. Die Abrechnung wird 1915 folgen.

Weitere bewilligte und angefangene Bauten, noch ohne Zahlungen:

Pruntrut Lehrerseminar. Einrichtung eines Lesezaales mit Bibliothek; Bewilligung vom 21. Juli 1914 Fr. 6000. Arbeit angeordnet.

Trachselwald Zwangserziehungsanstalt. Erstellen von Werkstatträumen und Gemüsekeller; Bewilligung vom 25. Juli 1914 Fr. 10,000. In Ausführung begriffen.

Courtelary Amthaus. Einrichtung von Bureaux für das Betreibungsamt; Bewilligung vom 13. Mai 1914 Fr. 2300. Angeordnet.

Rubrik b.

Art. 3. Grossratsbeschluss vom 26. September 1910.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 855,879. 50. Fertig, aber noch nicht endgültig abgerechnet.

Art. 4. Grossratsbeschluss vom 11. Februar 1913.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 40,413. 30. Fertig;
Abrechnung erfolgt 1915.

Art. 5. Grossratsbeschluss vom 8. Februar 1910.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 65,710. 90. Fertig;
endgültige Abrechnung 1915.

Art. 6. Grossratsbeschluss vom 26. Juni 1913.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 14,241. 15. Fertig; Restzahlungen erfolgen 1915.

Art. 7. Grossratsbeschluss vom 3. Februar 1913.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 260,742. 42. Fertig;
Abrechnung erfolgt später.

Art. 8. Grossratsbeschluss vom 10. März 1914.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 32,567. 55. Im Bau begriffen.

Art. 9. Grossratsbeschluss vom 22. September 1913.
Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 10,325. 95. Innerer Umbau fertig; äußere Renovierungsarbeiten noch ausstehend.

Art. 10. Grossratsbeschluss vom 6. Februar 1911.
Fertig und abgerechnet. Gesamtkosten Fr. 77,408.50.

Art. 11. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 10,069.20.
Fertig; Abrechnung 1915.

Art. 12. Gesamtkosten Fr. 1078.90. Erledigt.

Art. 13. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 9,763.60.
Fertig; Abrechnung 1915.

Art. 14. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 2099.55.
Erledigt.

Art. 15. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 7000. In
Ausführung.

Rubrik c.

Art. 9. Grossratsbeschluss vom 11. Februar 1913
Fr. 180,000. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 175,920.

Art. 10. Grossratsbeschluss vom 18. September 1911
Fr. 30,000. Ausgaben bis Ende 1914 Fr. 29,569.60.

Die im Berichtsjahre bewilligten Kredite betragen:

für Rubrik X D 1 . . . Fr. 234,809.95
n n X D 3 . . . " 344,400. —

In D 1 figuriert als Hauptposten der Neubau des Archivgebäudes an der Postgasse in Bern mit Franken 160,000 (Grossratsbeschluss vom 16. November 1914). Vorläufig ist die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes in Auftrag gegeben worden.

Ferner Trachselwald Zwangserziehungsanstalt, Erstellung eines Gemüsekellers und von Werkstatträumen Fr. 10,000. Brüttelen Erziehungsanstalt für Mädchen, neuer Pferdestall Fr. 11,000.

In D 3, Umbau der Aborte für die Schwemmkanalisation etc. in der Anstalt Waldau (Grossratsbeschluss vom 10. März 1914) Fr. 190,000.

Neue Projekte für Rechnung der Rubriken X D sind unter anderem folgende aufgestellt worden:

Münsingen Irrenanstalt, neue Haustelephonanlage. Voranschlag Fr. 23,000.

Münsingen Irrenanstalt, elektrische Licht- und Kraftanlage. Voranschlag Fr. 70,000.

Bern physiologisches Institut, elektrische Anlage. Voranschlag Fr. 9600. Durch Regierungsratsbeschluss vom 8. Dezember 1914 bewilligt.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Budgetrubriken X C 1–6	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art.						
1. Amtsgebäude	175,000	—	150	—	185,160	45
2. Pfarrgebäude	80,000	—	162	75	80,163	10
3. Kirchengebäude	7,000	—	—	—	2,452	05
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	5,443	80
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	—	—	25,002	—
6. Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	—	—	—	—	9,000	—
<i>Total</i>	288,000	—	312	75	307,221	40

Die Mehrausgaben von Fr. 18,908.65 resultieren:
1. aus der Ausführung dringlicher Bauarbeiten in Gebäuden der landwirtschaftlichen Schule Rüti im Kostenbetrag von Fr. 10,000, welche die Schule zuerst selbst übernehmen zu können hoffte, was dann aber nicht der Fall war. Durch Regierungsratsbeschluss vom 10. November 1914 wurde die Baudirektion zur Anweisung auf X C 1 ermächtigt; 2. aus einer notwendigen Herstellung des Kasernenplatzes (X C 4); 3. aus dem Pfrundloskauf Orvin (Grossratsbeschluss vom 10. März 1914) X C 6.

Insgesamt wurden für Hochbau-Ausgaben 2238 Anweisungen ausgestellt. Infolge der Kriegszeit und des Petrolmangels musste vielerorts die elektrische Beleuchtung eingeführt werden, und andere, früher erstellte mussten, den neuen Vorschriften entsprechend, teilweise ummontiert werden.

Für bewilligte, aber noch nicht abgerechnete Arbeiten bestehen auf 1. Januar 1915 folgende Verpflichtungen für neue Rechnung: für Rubrik C 1 Fr. 26,105.40; für C 2 Fr. 9769.10; für C 3 Franken 522.65; für C 4 Fr. —; für C 5 Fr. 13,639.10.

3. Schulhaus- und Anstaltsbauten von Gemeinden und Korporationen.

Für 56 Schulhäuser und 6 Armenanstalten und Krankenhäuser sind zuhanden der zuständigen Direktionen des Unterrichts, des Armenwesens und der Sanität die Projekte und Abrechnungen für Neu- und Umbauten 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, sowie Gesetz vom 4. November 1900 betreffend Arbeiterschutz und Gesetz vom 3. November 1907 betreffend Revision des erwähnten § 18 erteilte der Regierungsrat auf den Bericht und Antrag der Baudirektion folgenden derartigen Vorlagen von Gemeinden die Genehmigung:

Evilard, Wasserversorgungsreglement.	Ostermundigen, Wasserversorgungsreglement.
Langnau, Regulativ betreffend die öffentliche Kanalisation.	Châtillon, Wasserversorgungsreglement.
Bern-Stadt, Gebührentarif für Baugerüstkontrolle, Abänderung.	Langenthal, Alignementsplan für die Weissensteinstrasse.
Muri, Kanalisationsreglement.	Bern, Weissensteinstrasse, Abänderung des Alignementsplanes Fischermätteli-Holligenstrasse.
Bern, Stauffacherstrasse, Alignementsabänderung.	Hindelbank, Alignementsplan, Abänderung.
Bern, Alignementspläne der Holligenstrasse beim Holligeneschloss u. der Weissensteinstrasse beim Fischermätteli; Abänderung.	Neuenstadt, Kanalisationsreglement.
Bern, Alignementspläne für die Helvetiastrasse, den Verbindungsweg Neufeldstrasse-Seidenweg, den nordwestlichen Teil des Stadtbezirks und für das Hopfgut im Sulgenbach.	Ostermundigen, Alignementsplan für den Breiteweg.
Thun, Verbindungsstrasse von der Länggasse nach der äussern Ringstrasse im Seefeld; Alignementsplanabänderung.	Lyss, abgeänderter Alignementsplan der Kreuzstrasse und neuer Plan für das Hochschwärzeareal.
Köniz, Alignementsplan für das Spiegel-Blinzern-Gurtenbühl-Quartier.	Urtenen, Baureglement.
Muri, Alignementsplan, Abänderung der Belpstrasse und Neuaufnahme des Tavelgässli und des Grafenriedweg in der Villette.	Undervelier, Wasserversorgungsreglement.
Herzogenbuchsee, Alignementsplan; Abänderung des Blatt III in der Lorraine durch Aufnahme der Strasse zwischen Oberönzstrasse u. der oberen Bahnhofstrasse.	Wimmis, Baureglement.
St. Immer, Alignementsplan; Abänderung beim Gaswerk.	Köniz, Kanalisationsreglement.
Les Breuleux, Wasserversorgungsreglement.	Delsberg, Alignementsplan Faubourg de la Gare.
Lengnau b./B., Baureglement und Alignementsplan.	10 verschiedene Reglements vorlagen sind noch in Vorbehandlung geblieben, d. h. von der Baudirektion begutachtet, aber von den betreffenden Gemeinden noch nicht wieder zur definitiven Vorlage an den Regierungsrat zurückgelangt.
Muri, Verordnung betreffend die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrsweg und Plätze.	

D. Straßen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrekturen.

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art.	Budgetkredit F	260,000	—	—
1. Grünen-Sumiswald-Staatsstrasse, Kanalisation zu Sumiswald	—	—	773	—
2. Wynigen-Hofholz-Strasse, IV. Klasse, Neubau, Sektion Breitlohn-Schwanden	—	—	1,890	40
3. Heimiswil-Lueg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	8,661	60
4. Dürrenroth-Oberwald-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,904	40
5. Gerzensee-Klapf-Belpberg-Strasse, IV. Klasse, Korrektion	—	—	2,112	80
6. Mamishaus-Furen-Gambach-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	7,138	10
7. Albligen-Hergisberg-Strasse, IV. Klasse, Korrektion	—	—	2,000	—
8. Oberbalm-Bach-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	3,000	—
9. Limpachthal-Lyss-Strasse, IV. Klasse, Sektion Scheunenberg-Brandholz, Korrektion	—	—	3,000	—
10. Bern-Worblaufen-Staatsstrasse, Kanalisation am Klösterlistutz in Bern	—	—	2,500	—
11. Worblaufen-Wegmühle-Deisswil-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	15,000	—
12. Wynigen-Hofholz-Leumberg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,000	—
13. Berken und Walliswil, Aare- und Kanalbrücken, Neubau	—	—	10,000	—
14. Aarwangen-Niederbipp-Staatsstrasse, Korrektion im Längwald	—	—	2,600	—
15. Urbachthal-Strasse bei Innertkirchen, IV. Klasse, Neubau	—	—	4,000	—
16. Sumiswald-Dürrgraben-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	3,000	—
17. Utzigen-Radelfingen-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,000	—
	Übertrag	260,000	—	72,580
				30

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	260,000	—	72,580	30
18. Utzigen-Walkringen-Strasse, IV. Klasse (Heistrich-Käserei Schlattacker), Neubau	—	—	1,000	—
19. Biembach-Luterbach-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	140	10
20. Herzogenbuchsee-Niederönz-Strasse, IV. Klasse, Unterführung	—	—	1,200	—
21. Büren-Oberwil-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	10,331	40
22. Röschenz-Metzerlen-Strasse, IV. Klasse, Neubau als nachherige Staatsstrasse	—	—	8,283	45
23. Pruntrut-Delle-Staatsstrasse, Korrektion in Courchavon	—	—	230	48
24. Bern Kirchenfeldbrücke (Staatsstrasse), Verstärkung	—	—	14,000	—
25. Bern Kirchenfeldbrücke (Staatsstrasse), Asphaltierung der Trottoirs etc.	—	—	10,000	—
26. Rüegsbach-Sumiswald-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	409	80
27. Brandöschgraben-Strasse, bei Trub, IV. Klasse, Neubau	—	—	185	—
28. Grünenmatt-Lützelflüh-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	98	35
29. Grünenbrücke zu Grünenmatt (Staatsstrasse), Neubau	—	—	134	95
30. Bern-Aarberg-Strasse, IV. Klasse, neue Halenbrücke mit Zufahrten	—	—	35,000	—
31. Bern-Neubrück-Staatsstrasse, Verbreiterung und Kanalisierung	—	—	6,000	—
32. Riggisberg-Wislisau-Staatsstrasse, Schwarzwasserbrücke, Neubau	—	—	2,287	40
33. Falchern-Strasse bei Meiringen, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
34. Grosse Scheidegg-Strasse, IV. Klasse (Rosenlau-Amtsgrenze), Neubau	—	—	7,000	—
35. Adelboden Dorfstrasse, IV. Klasse, Korrektion Beausite-Schlegeli	—	—	1,915	—
36. Gsteig-Gsteigwiler-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	6,000	—
37. Wilderswil Lehngasse, IV. Klasse, Korrektion	—	—	1,500	—
38. Saanen-Gstaad-Staatsstrasse, Kanalisation in Gstaad	—	—	517	95
39. Diemtigthal-Strasse, IV. Klasse, Umbau der Wampflensägebrücke	—	—	2,393	25
40. Brienz Quaianlage (IV. Klasse)	—	—	7,500	—
41. Zweisimmen-Saanen-Staatsstrasse, Simmengrabenbrücke, Neubau	—	—	8,000	—
42. Madretsch-Brügg-Staatsstrasse, Verstärkung der Kanalbrücke zu Brügg	—	—	2,200	—
43. Beatenberg-Strasse, IV. Klasse, Korrektion Kirche-Bahnstation	—	—	14,560	20
44. Habkern-Dorfweg, IV. Klasse, Korrektion	—	—	2,190	70
45. Mannried- und Oberried-Strasse, IV. Klasse, Korrektion	—	—	2,612	—
46. St. Ursanne-Soubey-Strasse, IV. Klasse, Neubau der IV. Sektion	—	—	1,634	70
47. Steffisburg-Schwarzenegg-Staatsstrasse, Korrektion in Oberemberg	—	—	3,100	—
48. Grindelwald-Wärgisthal-Iramen-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
49. Erlach-St. Johannsen-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	3,415	75
50. Frutigen-Adelboden-Staatsstrasse, Korrektion von Frutigen-Bräschgenbach	—	—	92	90
51. Gstaad-Lauenen-Staatsstrasse, Korrektion in Gstaad	—	—	1,200	—
52. Zweilütschin-Grindelwald-Staatsstrasse, Korrektion in Lauterbrunnen	—	—	350	—
53. Madretsch-Brügg-Staatsstrasse, Kanalbrücke zu Brügg, Anstrich	—	—	1,000	—
54. Saignelégier, Staatsstrassen, Kanalisation	—	—	1,400	—
55. Zweilütschin-Grindelwald-Staatsstrasse, Korrektion zu Grindelwald	—	—	1,570	70
56. Diemtigthal-Strasse, IV. Klasse, Ergänzungs- und Sicherungsarbeiten	—	—	1,485	—
57. Mengistorf-Oberried-Thörishaus-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	60	10
58. Frutigen-Kandersteg-Staatsstrasse, Korrektion zu Frutigen	350	—	1,388	65
59. Vinelz-Hagneck-Staatsstrasse, Korrektion zu Lüscherz	—	—	3,484	95
60. Pruntrut-Delle-Staatsstrasse, Schalenanlage in Courchavon	—	—	500	—
61. Gunten-Merligen-Staatsstrasse, Korrektion in Merligen (Projekt)	—	—	100	—
62. Niederried Aarebrücke mit Zufahrten, Neubau	—	—	5,000	—
63. Walkringen-Wikartswil-Utzigen-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	143	—
64. Sonceboz-Tavannes-Staatsstrasse, Korrektion bei Pierre Pertuis	—	—	790	10
65. Schwarzenburg-Heitenried-Strasse, mit Senseübergang, IV. Kl., Neubau	—	—	2,190	—
66. Münster-Tavannes-Staatsstrasse, Verstärkung der Brücke in Malleray	—	—	2,000	—
67. Busswil-Büren-Staatsstrasse, Kanalisation und Schalenanlage in Büren	—	—	500	—
68. Nidau-Safneren-Staatsstrasse, Korrektion in Madretsch	—	—	185	75
69. Diemtigthal-Strasse, IV. Klasse, Erweiterungen bei der Wattfluh und beim Riedli	—	—	500	—
Total	260,350	—	260,361	93

Überschreitung Fr. 11. 93.

Über die wichtigeren Bauten ist folgendes anzuführen:

Die alte Holzbrücke über den Simmengraben auf der Zweisimmen-Saanen-Strasse war baufällig und musste neu gebaut werden. Der Grossé Rat bewilligte dafür am 22. September 1913 Fr. 64,000. Die neue, den Simmengraben 23 m hoch überquerende, 58 m lange Brücke in armiertem Beton konnte im Juni 1914 dem Verkehr übergeben werden. Sie brachte durch die Verbesserung der Anfahrten eine fühlbare Verkehrserleichterung und bildet eine Zierde der Gegend. Die Abrechnung fällt ins Jahr 1915. Die Kosten werden im Rahmen des Voranschlages bleiben.

Das Urbachtalsträsschen ist vollendet; die Abrechnung folgt 1915. Auch das Falchernsträsschen ist fertig und abgerechnet. Infolge nachträglicher Tunnelanlage ergaben sich Fr. 3300 Mehrkosten. Das Grindelwald-Itramen-Strässchen wird 1915 fertig werden; desgleichen die Korrektion der Beatenbergstrasse zwischen Kirche und Kurhaus. Das Habkernsträsschen ist vollendet und abgerechnet; die Quai-anlage zu Brienz ist im Bau; die Mannried- und Oberriedsträsschen sind fertig; die Korrektion der Dorfstrasse in Adelboden wird 1915 vollendet.

Die Korrektion der Bern-Neubrück Strasse zwischen Tiefenaustrasse und Bremgartenwald wurde auf die Landesausstellung bis zur Neufeldstrasse vollendet und alsdann an die Gemeinde abgetreten. An der Kirchenfeldbrücke gelangte noch der Anstrich der Brücke und der Gittermaste für die Beleuchtung zur Ausführung. Die vorgenommene Belastungsprobe (auch mit Militär) ergab sehr befriedigende Resultate, und die Brücke mit den armierten Betonpfeilern stellt sich nun als eine gute sichere Konstruktion dar. Die Kosten bewegen sich im Rahmen der bewilligten Kredite. Die Schlussabrechnung wird 1915 erfolgen, nachdem noch die vorbehaltene Anstrichergänzung gemacht sein wird.

Die letzte der neuen Zufahrten zur Halenbrücke — von Uttrigen her — ist im Berichtsjahr ebenfalls vollendet und damit das Gesamtunternehmen fertig geworden, womit eine grosse Gegend gute Verkehrsverhältnisse erhalten hat. Die Abrechnung und definitive Abnahme werden 1915 erfolgen.

Der Neubau der Schwarzwasserbrücke in der Willisau ist vollendet worden und bleiben für 1915 nur noch Vollendungsarbeiten an den Anfahrten. Die Kosten werden im Rahmen der Kredite bleiben.

Durchgeführt wurden ferner die Strassenbauten Uttrigen-Radelfingen-Walkringen in der Gemeinde Vechigen; Mamishaus-Fuhren; Oberbalm-Bach; Worblaufen-Wegmühle-Deisswil; Dürrenroth-Oberwald und Mengistorf-Oberried; die Korrekctionen zu Lüscherz und Oberwil b/B.

Die auf den ordentlichen Budgetkredit X F verrechneten Gesamtausgaben für Strassen- und Brückenbauten von Staat und Gemeinden betragen laut vorstehender Zusammenstellung Fr. 260,011. 93; auf laufende Vorschussrechnungen wurden für die Brücken über den Simmengraben, über das Schwarzwasser und die Aare zu Brügg, für die Kirchenfeldbrücke und die Halenbrücke nebst Zufahrten, sowie für die Bern-Neubrück- und Bern-Belp-Strassen zusammen Fr. 126,473. 20 ausgegeben, welche nach aufgestelltem, vom Regierungsrat am 14. Oktober 1913 genehmigtem Programm aus Budgetkredit F in bestimmten Jahresraten amortisiert werden müssen.

Die auf Ende 1914 verbleibenden Verpflichtungen des Staates für bereits bewilligte, ganz oder zum Teil ausgeführte oder noch nicht begonnene Bauten belaufen sich auf Fr. 1,420,000. Einige dieser Bauten müssen als Notstandsbauten auf einen zu bewilligenden Notstandskredit zur Ausführung gelangen.

Neu bewilligt wurden im Berichtsjahr für 23 Objekte im Voranschlag von total Fr. 402,846 zusammen Fr. 160,200, darunter als grösster Posten die Korrektion der Bern-Köniz-Strasse mit Fr. 77,000 (in Erhöhung der im Jahr 1907 für eine schmälere Anlage bewilligten Fr. 22,815).

Die Anzahl der noch vorliegenden, der Bewilligung harrenden Strassenbaugeschäfte beträgt rund 90 im Kostenvoranschlag von rund Fr. 8,800,000.

Verbesserung schlechter Staatsstrassen.

Von dem auf Ende 1913 noch verbliebenen Rest von	Fr. 67,469. 27
des durch Grossratsbeschluss vom	
30. November 1910 bewilligten Ertrah-	
kredites von Fr. 500,000 sind 1914	
verausgabt worden	36,791. 50
verbleiben somit auf 1. Januar 1915 noch	Fr. 30,677. 77

Die Verwendung pro 1914 erfolgte für verschiedene Verbesserungen mittelst Kieseinwalzungen.

2. Unterhalt.

Budgetrubrik	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	600,000	—	70	—	595,651	05
2. Strassenunterhalt	515,000	—	18,068	45	633,077	—
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	100,000	—	747	40	165,724	70
4. Verschiedene Kosten	15,000	—	46	40	9,881	87
<i>Total</i>	1,230,000	—	18,932	25	1,404,334	62
<i>Ausgabenüberschuss</i>	155,402	37

(Minderausgaben auf E 1 Fr. 4418.95; Mehrausgaben auf E 2 Fr. 100,008.55, auf E 3 Fr. 64,977.30;
Minderausgaben auf E 4 Fr. 5164.30; Mehrausgaben ganze Rubrik E Fr. 155,402.37.)

In der Verteilung und Anordnung der Wegmeisterbezirke sind im 3. Oberingenieurkreis Änderungen vorgenommen worden in dem Sinn, dass möglichst Bezirke I. Klasse mit 6 wöchentlichen Arbeitstagen geschaffen wurden mit grössern Ortschaften als Zentrum. Im übrigen fand gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung der Wegmeisterstellen im Mittelland und Seeland um 7 statt, wo infolge veränderter Verkehrsvorhältnisse einige zu lange Bezirke bestanden hatten. Über Details geben die nachstehenden Zusammenstellungen Auskunft.

Die grosse Mehrausgabe von Fr. 100,008.55 auf X E 2 röhrt zum grössten Teil von Notstandsarbeiten her. Diese Rubrik bietet gerade für Arbeitslose vielfältige Beschäftigungsgelegenheit, und deshalb wurden auf bezügliche Eingaben hin die Kreisoberingenieure ermächtigt, zur Bekämpfung des Notstandes unter der Arbeiterbevölkerung auch solche Arbeiten ausführen zu lassen, welche unter andern Umständen zeitlich noch hätten hinausgeschoben oder etwas reduziert werden können, so speziell Kiesrüstungen und sonstige Verbesserungen an den Strassen. Der Regierungsrat gab die Ermächtigung, den Budgetkredit bis auf Fr. 100,000 zu überschreiten.

Gemäss Art. 2 des Gesetzes vom 14. Dezember 1913 betreffend Erhebung einer Automobilsteuer usw. soll der Ertrag dieser Steuer ausschliesslich für die Verbesserung der Strassen, insbesondere für die Bekämpfung des Staubes verwendet werden. Gestützt hierauf wurde auch bereits für 1914 eine solche Verwendung in Aussicht genommen. Infolge der Kriegslage und der Requisition der Automobile für Militär-

zwecke — auch die Baudirektion hat die ihrigen dafür zur Verfügung gestellt — im zweiten Halbjahr und der zweifelhaften Durchführbarkeit des Steuerbezuges musste später davon abgesehen werden. Immerhin haben im Frühjahr Arbeitsanordnungen in diesem Sinn stattgefunden, und sind die dahierigen Ausgaben in der Überschreitung auf X E 2 mit begriffen.

Auch in der Überschreitung auf Rubrik X E 3 sind Notstandsarbeiten inbegriffen, immerhin röhrt dieselbe zum grossen Teil von grösseren Ausgaben für Herstellungsarbeiten infolge Wasserschaden her, speziell auch von den ausserordentlich hohen Kosten der Schnee- und Lawinenräumungen auf der Grimselstrasse von Fr. 26,300. Durch wiederholte neue Schneefälle und ungünstiges Wetter verzögerte sich die Fahrbarmachung dieser Strasse diesmal bis zum 27. Juni, also 12 Tage über das vom Bund festgesetzte Eröffnungsdatum vom 15. Juni hinaus. Blieben im Berichtsjahr auch grosse Niederschläge und Katastrophen wie 1910 und 1912 aus, so wurden doch einzelne Kantonsteile von ziemlichen Schädigungen betroffen, deren Herstellung aus der Rubrik E 3 erfolgen musste.

In einzelnen Landesteilen, besonders im Jura, waren die Strassen begreiflicherweise durch die Truppenbewegungen stark in Anspruch genommen, und erforderte deren Unterhalt grössere Aufmerksamkeit. Die Militärbehörden haben aber dem Kanton Entgegenkommen gezeigt, indem sie ihm Militär und Be- spannung zu bezüglichen Arbeiten zur Verfügung stellten.

Wegmeisterpersonal.

A. Oberwegmeister.

Die Zahl der Oberwegmeister beträgt wie im Vorjahr 22. Die alte vergriffene Instruktion von 1863 ist umgearbeitet und, den bestehenden Verhältnissen angepasst, neu gedruckt worden.

B. Wegmeister.**a. Auf Staatsstrassen.**

	Klasse						Total	Wöchentliche Arbeitstage	Strassen- Kilometer
	I	II	III	IV	V	VI			
Kreis I	39	33	12	13	2	—	99	490	569,429
" II	131	33	7	2	1	—	174	987	802,082
" III	149	—	—	—	—	—	149	894	813,608
<i>Total</i>	319	66	19	15	3	—	422	2371	2185,119

b. Auf Strassen IV. Klasse.

Kreis I	—	3	5	18	7	—	33	103	157,389
" II	9	5	14	11	6	1	46	181	245,737
" III	11	—	—	—	—	—	11	60	107,390
<i>Total</i>	20	8	19	29	13	1	90	344	510,516

c. Auf Staats- und Gemeindestrassen.

Kreis I	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" II	13	3	1	—	1	—	18	99	—
" III	22	—	—	—	—	—	22	132	—
<i>Total</i>	35	3	1	—	1	—	40	231	—

} in a und b
inbegriffen.**Besoldungen** (inkl. Werkzeugentschädigung, Stellvertretung etc).

		I		II		III		Total	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a) Oberwegmeister		11,880	—	18,430	—	15,940	—	46,250	—
b) Wegmeister auf Staatsstrassen		97,979	40	202,148	90	178,809	85	478,938	15
c) Wegmeister auf Gemeindestrassen		19,543	70	28,959	—	22,060	—	70,562	70
<i>Summa</i>		129,403	10	249,537	90	216,809	85	595,750	85
<i>pro km</i>		227	25	311	11	266	48	272	64

Unterhaltskosten für Staatsstrassen X E 2.

Oberingenieurkreis I	Strassen-km 569,429	Kosten Fr. 157,287.40	Pro km Fr. 276.22
" II	" 802,082	" 240,715.07	" " " 300.11
" III	" 813,608	" 234,418.50	" " " 288.12
<i>Total</i>	Strassen-km 2185,119	Kosten Fr. 632,420.97	Pro km Fr. 289.42

Wasserschaden und Schwellenbauten X E 3.

Kreis I	km 569,429	Kosten Fr. 109,023. 95	Pro km Fr. 191. 46
" II	" 802,082	" " 41,833. 65	" " " 52. 16
" III	" 813,608	" " 14,870. 10	" " " 18. 28
Total	km 2185,119	Kosten Fr. 165,727. 70	Pro km Fr. 75. 84

Total Unterhalt der Staatsstrassen (ohne Abzug der Einnahmen).

Kreis I	km 569,429	Kosten Fr. 376,170. 75	Pro km Fr. 660. 61
" II	" 802,082	" " 503,127. 62	" " " 627. 27
" III	" 813,608	" " 444,038. 45	" " " 545. 76
Total	km 2185,119	Kosten Fr. 1,323,336. 82	Pro km Fr. 605. 61

Kiesverbrauch.

	Gerüstet durch			Ungebrochen	Ankauf	Total	Pro km
	Wegmeister	Hülfssarbeiter	Steinbrecher				
	m ³						
Kreis I	2,609	2,780	1,752	4,500	6,626	13,767	24,18
" II	10,349	3,854	2,690	16,191	4,071	20,999	26,17
" III	4,439	13,545	751	3,098	4,758	23,385	28,74
Total	17,397	20,179	5,193	23,789	15,455	58,151	26,61

Kosten der Kiesrüstungen.

	Wurfkies	Schlagkies	Brechkies
Kreis I	3.—	4. 20	3. 65
" II	2. 20 bis 3.—	3. 60 bis 4. 60	3. 30 bis 3. 50
" III	1. 10	2. 94	3. 30

Walzungen.

	km	m ²	m ³	Materialkosten	Walzkosten	Gesamtkosten
				Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I (Dampfwalze) .	6,615	22,558	1,728	11,480. 85	6,248. 35	17,649. 20
" II (Pferdewalze) .	—	—	—	—	—	—
" III (Dampfwalze) .	12,813	58,242	3,232,75	23,319. 45	10,099. 60	33,419. 05
Total	19,428	80,800	4,960,75	34,720. 30	16,347. 95	51,068. 25

Strassenübernahmen und Abtretungen.

Im Berichtsjahr ist die Übernahme der Wyssachen-grabenstrasse, welche die Staatsstrassen Dürrenroth-Huttwil und Huttwil-Eriswil verbindet (Länge 5590 m), und der neuen Röschenz-Metzerlen-Strasse (Länge 4544 m) durch den Regierungsrat beschlossen worden.

Anderseits wurden der Gemeinde Bern gegen entsprechenden Loskauf gemäss Grossratsbeschlüssen die Strassenstücke Bern-Belp, vom Sulgenbach bis Morillon, 850 m lang, und Bern-Neubrück, von der Schützenmatte bis Bremgartenwald, 1450 m lang, zum Eigentum und künftigen Unterhalt abgetreten.

Wegmeisterstellung für Strassen IV. Klasse gemäss Gesetz vom 20. November 1892.

Beschlossen wurde dieselbe für die Strassen Rüegs-bach-Sumiswald, 4950 m lang, auf 1. Juni 1914; Mamishaus-Fuhren-Gambach, 4937 m lang, auf 1. Ja-nuar 1915, bezw. den Termin der Bauvollendung.

In Kraft getreten sind mit 1. Januar 1914 die im Jahr 1913 beschlossenen Wegmeisterstellungen für das Lauterbrunnen-Wengen-Strässchen und die Amsoldingen-Stocken-Strasse.

Strassenpolizei.

a. Automobilverkehr.

Der Automobilverkehr auf den beiden Thuner-seestrassen ist nun in gleicher Weise für Sonn- und Wochentage, mit Begrenzung der maximalen Fahr-geschwindigkeit auf 25 km und Errichtung von Kon-trollstationen, geregelt worden. Die nämliche Beschrän-kung der Fahrgeschwindigkeit besteht für die rechts-ufige Brienzereestrasse, für die linksseitige mit 18 km,

desgleichen für Interlaken-Lauterbrunnen und Grin-delwald, und für Frutigen-Bühlbad bei Kandersteg mit 20 km. In Kandersteg werden nur elektrische Autos gestattet. Für besondere, regelmässig fahrende Automobilfahrkurse von Gunten nach Sigriswil und von Bern nach Köniz wurde die Bewilligung erteilt. Dem schweizerischen Touringclub wurde eine Be-willigung erteilt für eine Grimselfahrt. Ebenso eine solche anlässlich der Landesausstellung.

An verschiedene Ärzte wurden Bewilligungen gegeben zur Befahrung gewisser, sonst verbotener Strassen in Ausübung ihres Amtes.

b. Baupolizei.

Gestützt auf Art. 6 Strassenpolizeigesetz wurden vom Regierungsrat auf Bericht und Antrag der Baudirektion 47 Bewilligungsgesuche für neue Gebäude, sowie für Um-, An- und Aufbauten an öffentlichen Strassen und Wegen behandelt, einige andere fanden ihre Er-ledigung durch die Baudirektion. 10 Bewilligungen wurden für Steinbruchanlagen und für Steinsprengun-gen und 3 für Schiessplatzanlagen erteilt. Ein Regie-rungsratsbeschluss erfolgte in betreff eines Viehweid-gatters auf der Prägelzstrasse.

Eine ganze Anzahl Bewilligungen wurden für Elektrizitäts-, Wasser- und Gasleitungen, sowie für Holz- und Materialablagerungen erteilt.

c. Strassenreglemente.

Belp, Flurgenossenschaft des VI. Wegbezirks; Statuten (§ 20 E. G. z. Z. G.).

Gstaad, Moderation für den Meielsgrundweg (§ 20 E. G. z. Z. G.).

Biel, Polizeireglement für den Strassenbahnverkehr.

E. Wasserbau.

1. Wasserbauten.

Art.	Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	Budgetkredit G 1	320,000	—	—	—
	1. Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	4	—	2,968	60
	2. Verschiedene Objekte	36,720	65	4,200	—
	b. Bauten der Gemeinden mit Kantonsbeiträgen.				
	3. Aare Meiringen-Brienzeree, Unterhalt der Schwellenbauten	—	—	4,074	40
	4. Aare im Schwäbis zu Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	5,623	50
	5. Aare Münsingen-Elfenau, Schwellenunterhalt	—	—	5,376	70
	6. Gürbe im Bezirk Belp-Kehrsatz, Unterhaltsarbeiten	—	—	1,400	—
	7. Schüsskorrektion zu Friedliswart, Sicherungsarbeiten infolge Hochwasserschaden	—	—	4,625	—
	Übertrag	356,724	65	28,268	20

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	356,724	65	28,268	20
Art. c. Bauten der Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.				
8. Gürbeverbauung Quellgebiet-Belp	9,136	40	25,832	25
9. Bundergraben zu Kandergrund, Verbauung, untere Abteilung	25,000	—	31,742	40
10. Lütschinengraben Wilderswil-Brienzersee	10,000	—	18,180	—
11. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantongrenze Solothurn	143,123	—	138,792	40
12. Ilfiskorrektion Emmenmatt Kröschenbrunnen	15,449	10	31,188	80
13. Trub und Zuflüsse, Verbauung	20,976	35	32,631	50
14. Hornbachverbauung bei Wasen	—	—	5,430	—
15. Grüneverbauung in Gemeinde Sumiswald	—	—	9,062	05
16. Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	—	—	3,506	55
17. Kurzengraben bei Wasen, Verbauung	—	—	632	20
18. Biembach zu Hasle, Verbauung	—	—	674	70
19. Dorfbach zu Oberbipp, Verbauung	7,000	—	13,749	80
20. Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	—	—	467	30
21. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	—	—	1,104	60
22. Kurzeneigraben zu Wasen, Eichlerhaus-Rötägerten, Verbauung	—	—	691	10
23. Grüneverbauung in Gemeinden Sumiswald und Lützelflüh	—	—	2,190	70
24. Röthenbach in der Oberei, Verbauung	—	—	245	85
25. Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion	—	—	19,598	45
26. Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	—	—	2,200	—
27. Zulgkorrektion zu Steffisburg, Müllerschwelle-Gumm	—	—	600	—
28. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp-Selhofen	10,375	88	13,666	93
29. Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr bei Bern	52,000	—	140,200	—
30. Lyssbachkorrektion zu Lyss	8,000	—	13,100	—
31. Eichibach und Büetigen-Dorfbach, Verbauung	8,500	—	17,155	10
32. Péry Wildbäche, Korrektion	—	—	2,464	—
33. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	25,769	75	47,590	70
34. Lamm- und Schwandenbachverbauung bei Brienz	14,000	—	28,921	45
35. Leimbach zu Frutigen, Verbauung	10,000	—	—	—
36. Lombachverbauung, oberer Lauf (Habkern)	400	—	18,851	10
37. " unterer Lauf (Unterseen)	—	—	21,214	45
38. Sagenbach zu Guttannen, Verbauung	7,000	—	10,035	50
39. Mattenbach bei St. Stephan, Umbau der Strassenbrücke	2,000	—	3,500	—
40. Klöpfligravben bei Mülenen, Verbauung	3,482	60	3,482	60
41. Schüpfigraben zu Faulensee, Verbauung	7,800	—	12,800	—
42. Wildbäche zu Wengi, Verbauung	18,000	—	19,230	30
43. Münsingen Dorfbach, Korrektion	10,000	—	22,500	—
44. Schwarzwasser in der Gemeinde Rüschiegg, Verbauung	396	23	497	10
45. Aare- und Zulgkorrektion Thun-Uttigen	7,400	—	8,535	60
46. Zulgkorrektion ob der Müllerschwelle zu Steffisburg	5,200	—	6,200	—
47. Dürrbach bei Bowil, Verbauung	—	—	5,179	25
48. Krummbach bei Lenk, Verbauung vom Bad aufwärts	—	—	5,200	50
49. Sundgraben zu Sundlauenen, Verbauung	160	—	9,604	45
50. Suldkorrektion zu Mülenen, Schwellenbauten	—	—	500	—
51. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	25,200	—	31,552	35
52. Doubskorrektion zu Soubey	1,435	22	2,178	85
53. Doubskorrektion zu Ocourt	1,780	65	4,751	40
54. Scheulte zu Vicques, Korrektion	2,511	33	29	45
55. Badrybach zu Münster, Korrektion	—	—	178	10
56. Tramekorrektion zu Tramelan-dessus	—	—	8	20
57. Lauenengraben zu Hohfluh, Verbauung	—	—	100	—
58. Lauibach bei Meiringen, Verbauung	—	—	3,880	—
59. Alp- und Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	—	—	6,164	—
60. Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	—	—	55	—
Übertrag	808,821	16	825,115	23

Gegenstand		Einnahmen		Ausgaben	
	Übertrag	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
61. Schlangenwinkelgraben bei Signau, Verbauung	—	—	—	799	75
62. Ober- und Niedermattgraben zu Signau, Verbauung	—	—	—	31	10
63. Kurzeneigrabenverbauung auf der Kurzeneialp	—	—	—	206	80
64. Rüttigraben zu Kröschenbrunnen, Verbauung	—	—	—	20	—
65. Dorfbach zu Oberbipp, neuer Durchlass	—	—	—	300	—
66. Kirelkorrektion zu Oey	—	—	—	5,271	70
67. Zulgkorrektion Müllerschwelle-Bernstrasse	—	—	—	1,000	—
68. Kanderkorrektion Engstigen-Stegweid	2,602	70	—	20,000	—
69. Hünibach zu Hilterfingen, Korrektion	—	—	—	2,733	45
70. Saanekorrektion zu Gstaad	—	—	—	6,796	80
71. Tramekorrektion zu Tramelan-dessous	—	—	—	4,000	—
72. Birskorrektion zu Courrendlin	—	—	—	3,284	65
73. Birs und Sorne zu Delsberg, Korrektion	—	—	—	2,200	—
74. Saanekorrektion in der Gemeinde Diki	1,401	10	—	2,201	10
75. Büchselbach zu Herzogenbuchsee, Verbauung und Kanalisation	—	—	—	8,000	—
76. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	—	6,000	—
77. Saanekorrektion zu Gstaad, II. Projekt	—	—	—	4,193	45
78. Birskorrektion zu Duggingen	—	—	—	500	—
79. Kaufisbach bei Saanen, Verbauung	4,814	85	—	34	80
80. Worblenbach und Wydenbach zu Worb, Korrektion	—	—	—	1,972	10
81. Birskorrektion zu Liesberg	—	—	—	16	—
82. Burgerengrabenverbauung bei Signau	—	—	—	431	—
83. Worblenbachkorrektion Nesselbankmühle-Breichtenmatt	—	—	—	35	70
84. Glyssibach bei Brienz, Schalenumbau	—	—	—	1,200	—
85. Fitzligrabenverbauung, Gemeinde Beatenberg	—	—	—	266	—
<i>Total G 1 a—c</i>	817,639	81	—	897,609	63
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister, sowie der Pegelbeobachter.					
Budgetkredit	8,000	—	—	—	—
Einnahmen und Ausgaben	1,536	25	—	7,938	10
<i>Total</i>	9,536	25	—	7,938	10
3. Juragewässerkorrektion					
<i>Total Wasserbauten G 1—3</i>	97,203	57	—	97,203	57
Mehrausgaben G 1	Fr. 79,969.82				
Ersparnis G 2	" 1,598.15				
<i>Total Mehrausgaben G 1 und 2</i>	Fr. 78,371.67				

Wasserbaupersonal.

	Oberingenieurkreis			Total
	I	II	III	
Bauführer	2	1	—	3
Amtsschwellenmeister	8	3	1	12
(3 davon zugleich Oberwegmeister)				
Schleusenmeister	2	—	1	3
Schleusenaufseher	—	—	2	2
Pegelbeobachter	14	11	9	34
<i>Total</i>	26	15	12	54

Durch Regierungsratsbeschluss vom 24. Dezember ist die Baudirektion unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Rat ermächtigt worden, den Budgetkredit X G 1 im Hinblick auf Notstandsarbeiten bis auf den Betrag von Fr. 80,000 zu überschreiten.

Die verzeichneten Einnahmen sind in der Hauptsache einbezahlte Beiträge des Bundes, sowie solche von Gemeinden, der letztern für schwierigere Werke, welche der Staat teilweise für deren Rechnung ausführt, wie die Korrektion und Verbauung des Lammbaches, des Lombaches, der Kander, Simme, Gürbe, Emme, untere Aare etc.

Weitere Ausgaben für Wasserbauten finden sich in der Vorschussrechnung unten.

Der Bund hat für 10 grössere, von der Bundesversammlung bewilligte Unternehmen bezahlt Franken 523,058. 90, und für kleinere, in der Kompetenz des Bundesrates gelegene, Fr. 156,800. 55.

Neu zugesichert wurden vom Bund für 13 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 880,600 Subventionen im Gesamtbetrag von Fr. 283,817, darunter als grösste Posten die Korrektion des Sulgenbaches in Bern mit Fr. 66,000, die Verbauung des Oberlaufes des Bunderbaches in Kandergrund mit Fr. 48,000, die Verbauung des Gungbaches bei Wengi mit Fr. 50,000, die Korrektion der Gürbe von Belp abwärts mit Fr. 50,000 und der Lütschine (Ergänzungsvorlage) Fr. 25,000. Die Beitragssätze sind gegenüber früher angesichts der Zeit- und Geldverhältnisse teilweise etwas reduziert worden (Durchschnitt 32,2 %).

Vom Kanton wurden neu bewilligt für 19 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 1,488,048, zusammen Fr. 326,094. 15. Darunter figuriert als grösstes Unternehmen die Emmekorrektion (mittlere und obere Abteilung) mit Fr. 240,173. 60 Beitrag und der Lombach (Ergänzungsbauten) mit Fr. 45,000; Villerets-Scheusskorrektion mit Fr. 18,000. Fünf kleinere Objekte davon betreffen eigene Bauten des Staates, die übrigen Bauten von Gemeinden oder Gemeindebeziehungsweise Schwellenbezirksverbänden. Die Subventionierung der Sulgenbachkorrektion durch den Kanton folgt 1915.

Über die wichtigern Bauten im Berichtsjahr sei folgendes erwähnt:

Die Bauten der letzten Subventionsvorlage für den *Lammbach* bei Brienz im Kostenvoranschlag von Fr. 600,000 nahmen ihren normalen Fortgang. Im Berichtsjahr wurden verschiedene Sperren erhöht und im sogenannten Weiggi eine neue erstellt. Die gesamten Ausführungskosten betrugen bis Ende 1914 Fr. 520,100. Am *Lombach* bei Habkern/Unterseen, letzte Subventionsvorlage Fr. 190,000, konnten die Arbeiten in diesem Jahre ohne ausserordentliche Ereignisse, wie sie dort in den letzten Jahren vielfach eintraten, in Regie weitergeführt werden. An der *Lütschine*, zwischen Wilderswil und Brienzersee, wurde das erste Korrektionsprojekt von Fr. 125,000 vollendet und ein Ergänzungsprojekt im Voranschlag von Fr. 63,000 als Notstandsarbeit angefangen. Die im Jahr 1910 angefangene Verbauung des *Bunderbaches* im Kandergrund (untere Abteilung, Kostenvoranschlag Fr. 250,000) ist zum grössern Teil durchgeführt. Als dringlich erwies sich aber auch die Befestigung der Halden und die Zurückhaltung des Geschiebes mit Konsolidierung der Bachsohle im Einzugsgebiet. Hierfür wurde ein Projekt im Kostenbetrag von Fr. 120,000 aufgestellt, vom Bund subventioniert und bereits in Angriff genommen. Die Bauten an der mit vielen Schwierigkeiten verbundenen *Kanderkorrektion* wurden wiederholt von Hochwassern beeinträchtigt und teilweise zerstört. Solche kamen vor am 9. und 10. Januar, 10. März, 14. und 15. April, 24. und 25. Mai, 2., 7. und 22. Juli, 6. und 27. August. Dasjenige vom 6. August war ein ausserordentliches. Beteiligt waren dabei sämtliche Zuflüsse der Kander, die Engstligen, die *Wengibäche*. Die Hauptarbeiten galten der 2 km langen obersten Strecke von der

Engstligen bis zum „Marchstein“, in der Hauptsache in Akkord ausgeführt von Unternehmer Seeberger und später in Régie fortgesetzt. Bis Ende des Jahres konnte die Korrektion dieser Strecke grösstenteils durchgeführt werden. Die Kosten betragen Franken 523,077. 20; vom Voranschlag der Strecke Engstligen-Kien bleiben noch Fr. 27,000. Auf den andern Strecken wurde nur das Notwendigste gemacht. Die Ausgaben gehen auf Vorschussrechnung. Die ebenfalls schwierige Verbauung der *Wengibäche* — *Schluhd*-, *Heiti*- und *Gungbach* — konnte trotz der vielen Hochwasser und der widrigen Arbeitsverhältnisse noch ordentlich gefördert und in einzelnen Strecken vollendet werden. Die Bauten müssen aber weiter aufwärts ausgedehnt werden, als ursprünglich veranschlagt, und sind deshalb bereits mehrere Ergänzungsprojekte — je 4 — aufgestellt und auch schon zum grössen Teil ausgeführt worden. Die im Jahr 1899 begonnene Verbauung des *Kauflisbaches* bei Saanen ist beendigt; ebenfalls zum grössen Teil die Korrektion des *Lauenenbaches* zu Gstaad.

Die vor dem Bahnbau Zweisimmen-Lenk begonnene Korrektion der *Simme* zu St. Stephan — Verlegung mit neuem Kanal — ist mit befriedigendem Erfolg vollendet und abgerechnet worden. Die Kosten übersteigen die Voranschlagsumme nur um ganz weniges. Die früher für nötig erachtete Entwässerung ist hinfällig geworden.

Am 26./27. September wurde das Dorf *Lauterbrunnen* durch einen gefährlichen *Erdsturz* von der Pletschenalp her bedroht. Es mussten sofort energische Sicherheitsmassnahmen getroffen und Verbauungen, Abholzungen und Entwässerungen im Wassergebiet der dort abfließenden 4 Bäche vorgenommen werden. Die dahерigen Arbeiten wurden durch die Baudirektion in Régie auf Vorschussrechnung ausgeführt. Sie hatten bisher den Erfolg, dass die grösste Gefahr beseitigt ist. Mittlerweile ist ein richtiges Verbauungsprojekt aufgestellt und dem Bund zur Subventionierung eingereicht worden.

An der *Aare* unterhalb Thun machen sich grössere Flussbettvertiefungen geltend, welche aufmerksame Beobachtungen und entsprechende Massnahmen erfordern. Für die *Gürbe* im Gebirg ist ein Ergänzungsprojekt aufgestellt worden; ebenso für die unterste Strecke von Belp abwärts, letzteres auch bereits vom Bund subventioniert und angefangen. Die *Aarekorrektion* von der Gürbemündung bis Stauwehr Felsenau schreitet überall mit gutem Erfolg vorwärts und macht sich durch bessere Abführung der Hochwasser bemerkbar. Für die Flussstrecke der Gemeinde Köniz konnte nach vielen Schwierigkeiten ein Schwellenreglement zustande gebracht werden. Die Korrektion und Kanalisation des *Büchselbaches* ist vollendet worden; die Abrechnung folgt 1915. Für die Verbauungsarbeiten an der *Emme* und deren Zuflüsse war das Berichtsjahr nicht gerade günstig. Wenn auch eigentlich Hochwasser wie 1910 und 1912 ausblieben, so waren doch die Wasserstände im allgemeinen stets ziemlich hoch und hinderten hier und dort die Ausführung von Betonbauten und die Kiesgewinnung für die Erstellung von Hochwasserdämmen usw. So dann beeinflussten die Mobilisation und die Geld-

knappheit eine grössere Tätigkeit. So wurden an den Zuflüssen Ilfis, Trub und Grüne nur das Notwendigste gemacht, an der Emme selbst in der untersten Sektion blos Erhöhungen und Verstärkungen von Hochwasserdämmen; bei Lauperswil-Neumühle wurde die neue Brücke vollendet. Die im Juni begonnene Verbauung unterhalb der Brücke zu Schüpbach ist gut fortgeschritten; an der obern Emme kamen nur kleinere hölzerne Streichschwellen und Sporrenbauten zur Ausführung.

Da in Zukunft dem Unterhalt der ausgeführten Korrekturen mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, so wurde, wie bereits erwähnt, für die Emme und deren Zuflüsse ein eigener Oberschwellenmeister gewählt in der Person von G. Ullmann in Bärau.

Im Seeland ist die Korrektion des *Eichi*- und des *Bieligen-Dorfbaches* und im Jura diejenige der *Pérybache* und der *Birs* und *Sorne* zu Delsberg mit gutem Erfolg durchgeführt worden. Die Ausgaben für die *Juragewässerkorrektion* waren im Berichtsjahr, wie in den letzten Jahren, sehr hohe (Fr. 97,203.07), und ist dadurch der Schwellenfonds in ausserordent-

licher Weise beansprucht worden. Die Dammerhöhung am Aarberg-Hagneckkanal, notwendige Uferschutzbauten an der obern Zihl und der Umbau der Nidauschleusen verursachten die Hauptausgaben. Mit der Dammerhöhung und Verbesserung auf dem linken Aarufer ist eine Strassenanlage verbunden worden, an welche Staat und Gemeinden entsprechend beigetragen haben. Der regelmässige Dampfschiffverkehr auf der obern Zihl macht Ergänzungen der Steinwürfe notwendig. Die Beendigung des Umbaues der Nidauschleusen wird 1915 stattfinden.

Am 7. August 1914 erreichte der Bielersee seinen höchsten Jahreswasserstand mit 433.⁷⁷ m. Der tiefste Stand betrug am 23., 24. und 25. Januar 432.¹⁰ m. Am Aarbergerpegel betrug der höchste Wasserstand am 6. August 5.²⁶ m und der tiefste Stand war vom 1.—13. Februar mit 1.¹⁰ m infolge Wasserabstellung in Niederried.

Zur allgemeinen Orientierung lassen wir noch nachstehende Tabelle über die höchsten und tiefsten Wasserstände vor und nach der Korrektion nebst Projekt-Coten folgen.

I. Vor der Korrektion.

Hochwasser			Niederwasser			
Datum		Wasserstand	Datum		Wasserstand	
Jahr	Monat		Jahr	Monat		
1801	.	.	436.29 m	1858	27.—28.	433.45 m
1856	Juni	4.	435.76 m	1865	Oktober	433.64 m
1860	Mai	.	435.29 m			
1867	April	30.	435.74 m			

II. Nach der Korrektion.

1888	Oktober	4.	434.13 m	1885	Januar	29.—30.	430.74 m
1901	April	11.	433.96 m	1888	März	7.	430.98 m
1910	Juli	8.	434.06 m	1891	Februar	.	431.27 m
1911	Juni	26.	432.97 m	1903	April	.	431.45 m
1912	Juni	15.	433.52 m	1912	Februar	11.	431.88 m
1913	November	14.	432.95 m	1913	Februar	28.	431.75 m
1914	August	7.	433.77 m	1914	Januar	23.—25.	432.10 m
Projektete Hochwasser nach La Nicca:			Projektete Niederwasser				431.26 m
Ausserordentliche Hochwasser							
Gewöhnliche							

Schwellenreglemente und Kataster etc. wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Saanen, grosse Dorfmoderation für die Saane. Münsingen, Giessen, Unterhaltungsreglement. Gsteig, Saanenmoderation bis zur Gemeindegrenze Gsteig-Saanen. Schlangenwinkelgraben und Burgerengraben in den Gemeinden Signau, Oberthal und Bowil, Schwellen-kataster und Reglement. Placht- und Kratzhaltengraben, Gemeinde Reutigen, Schwellenreglement und Kataster.

Köniz, Spezialreglement für die Aarekorrektion. Erlibach im Kiental, Schwellenreglement, Nachtrag. Lauibach im Heimberg, revidierter Schwellenkataster. Fallbach in den Gemeinden Pohlern und Blumenstein, Schwellenreglement und Kataster. Aare- und Zulgkorrektion Thun-Uttigen, Kataster. Hilterfingen, Schwellenreglement und Kataster. Péry, Schwellenreglement und Kataster.

Unter *öffentliche Aufsicht* wurden gestellt der an den Gadmenflühen entspringende und in die Gadmen-aare einmündende Sytibach.

Für die *Einführung von 12 Wasser- und Kanalisationssystemen* in öffentliche und unter öffentlicher Aufsicht stehende Privatgewässer, sowie für 12 *Überbrückungen*, bzw. Überbauungen solcher erteilte der Regierungsrat die Bewilligungen.

F. Wasserrechtswesen.

Schon in den letzten Jahresberichten ist auf die Tatsache hingewiesen worden, dass durch die allgemeine Lage des Geldmarktes die Erstellung neuer grösserer Wasserwerke entweder ganz verhindert oder hinausgeschoben wurde. Dies trifft auch für das Jahr 1914 noch zu.

Neue Konzessionen sind nur für kleinere Werke erteilt worden und auch die Bewilligungen für Abänderungen bestehender Werke sind nicht von grosser materieller Bedeutung. Ebenso wurden auffallend wenig Projektionsbewilligungen eingeholt. Dagegen sind die Bewilligungen zur Übertragung von Konzessionen sehr zahlreich, und es wurden bei dieser Gelegenheit in einzelnen Fällen neue Bedingungen gestellt.

Im Anfang des Jahres war die Tätigkeit des Wasserrechtsbüros sehr stark durch die Ausstellung beeinflusst, indem die schon im letzten Jahresbericht erwähnten Arbeiten in Verbindung mit der schweiz. Landeshydrographie fortgesetzt wurden und nach den verschiedensten Seiten hin Auskunft zu erteilen war.

Im Anschluss an die Übersicht der Wasserkräfte wünscht die schweiz. Landeshydrographie eine Darstellung über die praktische Durchführung des bernischen Wasserrechtsgesetzes vom 26. Mai 1907, welche den eidgenössischen Behörden Anhaltspunkte für die Gesetzgebung und Organisation der Verwaltung bieten soll. Diese Arbeit konnte noch nicht abgeschlossen werden.

Der Ausbruch des Krieges machte sich selbstverständlich auch in der Verwaltung des Wasser-

rechtswesens fühlbar. Besonders in den Monaten August und September wagte es niemand, mit neuen Projekten hervorzutreten oder an die Ausführung grösserer Unternehmungen zu gehen.

Dagegen lernte man den Wert unserer Wasserkräfte schätzen, als die Zufuhr von Petroleum stockte und auch die Kohlenzufuhr gefährdet schien. Dies führte an sehr vielen Orten zu neuen Installationen für elektrische Beleuchtung, und es ist grösstenteils auf diese Tatsache zurückzuführen, wenn die Betriebsergebnisse der grösseren Wasserwerke für das Jahr 1914, trotz der Krisis in der Industrie, gegenüber dem Vorjahr im Durchschnitt keine grossen Unterschiede zeigen.

Eine Ausnahme davon machen allerdings die Werke des Oberlandes, wo sowohl das Bedürfnis nach Kraft als nach Licht durch das Ausbleiben des Fremdenverkehrs in sehr ungünstiger Weise beeinflusst wurde.

Von Gesuchen um Ableitung von Quellwasser ist noch dasjenige der beiden solothurnischen Gemeinden Luterbach und Zuchwil hängig. Es konnte noch nicht erledigt werden, weil vorerst noch einige privatrechtliche Verhältnisse zu ordnen sind.

Dass die Verhandlungen über die Abklärung der Rechtsverhältnisse am Doubs bei der gegenwärtigen Kriegslage nicht zum Abschluss gelangen konnten, ist leicht erklärlieblich, ebenso, dass die Bundesbehörden die Beratungen über das eidgenössische Wasserrechtsgesetz noch nicht zu Ende geführt haben. Solange dies nicht der Fall ist, muss auch mit dem Erlass der im Gesetz vom 26. Mai 1907 enthaltenen Dekrete, Verordnungen und besonders der Errichtung des Wasserkatasters zugewartet werden.

Wie schon in den letzten Jahresberichten bemerkt, liegen die Vorarbeiten hierfür bereit, und es wäre dringend zu wünschen, dass bald an die Ausführung geschritten werden könnte.

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1914		Neue Vorschüsse pro 1914		Amortisation pro 1914		Stand am 1. Januar 1915	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
Verschiedenes.								
1. Berner Alpen = Relief Simon . . .	30,000	—	—	—	30,000	—	—	—
2. Unfallversicherungen	13,523	86	13,541	75	16,264	23	10,801	38
3. Kautionen (<i>Einnahmen</i>)	18,471	20	8,234	50	4,493	70	22,212	—
4. Amtsschreibereien, Grundbuch-einrichtungen	—	—	950	—	950	—	—	—
5. Triangulationen 4. Ordnung im Simmental und Saanen	84,739	56	13,895	70	5,000	—	93,635	26
6. Triangulationen 4. Ordnung im Jura	82,356	85	28,510	10	43,474	—	67,392	95
7. Grundbuchbereinigung	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Neue Kantonskarte	944	05	—	—	700	—	244	05
9. Waldau Anstalt, Möblierung . . .	—	—	5,600	10	5,600	10	—	—
10. Burgdorf Technikum, Möblierung	26,280	95	3,288	70	29,569	65	—	—
	256,316	47	74,020	85	136,051	68	194,285	64

	Stand am 1. Januar 1914		Neue Vorschüsse pro 1914		Amortisation pro 1914		Stand am 1. Januar 1915	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. k. Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnvorstudien:								
a. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt	2,683	75	—	—	—	—	2,683	75
b. Delsberg-Mervelier-Oensingen	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
c. Stockental	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
d. Pruntrut-Damvant	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
e. Solothurn-Bern	25,821	55	—	—	—	—	25,821	55
f. Steffisburg-Thun-Gunten	2,825	—	—	—	—	—	2,825	—
g. Herzogenbuchsee-Wangen	2,820	40	—	—	—	—	2,820	40
h. H'buchsee-Utzenstorf-Lyss	12,400	—	—	—	—	—	12,400	—
i. Thun, neue Bahnhof- und Hafen- anlage	4,427	10	3,520	—	—	—	7,947	10
k. Delsberg-Mervelier	3,252	50	—	—	—	—	3,252	50
l. Biel-Täuffelen-Ins	5,375	—	—	—	5,375	—	—	—
m. Sonnenberg-Breuleux	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
n. Biel-Täuffelen-Ins, Variante B	2,300	—	—	—	2,300	—	—	—
o. Réchésy-Bonfol	1,092	50	—	—	—	—	1,092	50
p. Tramelan-Tavannes	25	—	—	—	—	—	25	—
q. Worb-Biglen	1,700	—	—	—	—	—	1,700	—
r. Meinißberg-Büren	100	—	—	—	—	—	100	—
s. Langenthal-Melchnau	100	—	—	—	—	—	100	—
t. Brienzseebahn	210	—	—	—	—	—	210	—
u. Huttwil-Eriswil	452	90	—	—	452	90	—	—
v. Solothurn-Niederbipp	584	25	—	—	—	—	584	25
	79,868	95	3,520	—	8,127	90	75,261	05
2. Studien für elektrischen Betrieb ber- nischer Bahnen	13,030	—	—	—	—	—	13,030	—
3. Eisenbahnsubventionen:								
a. Pruntrut-Bonfol-Bahn, <i>Vorschuss</i>	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
b. Solothurn-Bern	345,800	—	345,650	—	—	—	691,450	—
c. Sensetalbahn	125,184	—	—	—	—	—	125,184	—
d. Bern-Neuenburg (Direkte)	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
e. Bern-Lötschberg-Simplon	14,000,000	—	2,000,000	—	—	—	16,000,000	—
f. Bern-Worb, <i>Vorschuss</i>	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
g. Tramelan-Breuleux-Noirmont	645,600	—	50,085	—	—	—	695,685	—
h. Worblentalbahn	704,000	—	176,000	—	880,000	—	—	—
i. Mett-Meinißberg-Schmalspurbahn	207,360	—	51,840	—	259,200	—	—	—
k. Langenthal-Jura-Bahn	148,000	—	—	—	—	—	148,000	—
l. H'buchsee-Wangen-Wiedlisbach-Bahn	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
m. Ligerz-Tessenberg-Drahtseilbahn	60,000	—	—	—	—	—	60,000	—
n. Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	—	—	201,300	—	—	—	201,300	—
o. Huttwil-Eriswil-Bahn	—	—	78,000	—	—	—	78,000	—
p. Solothurn-Niederbipp-Bahn	—	—	80,000	—	—	—	80,000	—
	17,426,559	—	2,982,875	—	1,139,200	—	19,270,234	—
D. 3. Ältere allgemeine Bau- vorschüsse an X D, F u. G.								
a. Hochbauten	—	—	63,245	15	63,245	15	—	—
b. Strassenbauten	732,856	54	—	—	—	—	732,856	54
c. Wasserbauten	1,083,483	47	—	—	—	—	1,083,483	47
	1,816,340	01	63,245	15	63,245	15	1,816,340	01

		Stand am 1. Januar 1914		Neue Vorschüsse pro 1914		Amortisation pro 1914		Stand am 1. Januar 1915	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
D. 4. Neuere Bauvorschüsse an einzelne Unternehmungen.									
a. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	19,046	55	8,041	35	14,600	—	12,487	90	
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen	13,373	50	601	80	—	—	13,975	30	
c. Simmekorrektion zu St. Stephan	220,449	90	35,706	80	71,126	60	185,030	10	
d. Emmekorrektion im Venners- mühleschachen	12,226	40	472	55	10,142	30	2,556	65	
e. Schwand bei Münsingen, Land- wirtschafts- und Haushaltungsschule .	336,670	—	154,355	85	50,000	—	441,025	85	
f. Biel, Staatsstrassen, Abtretung an die Gemeinde	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—	
g. Emmeverbauung zu Utzenstorf und Bätterkinden	374,341	55	—	—	164,858	90	209,482	65	
h. Sensekorrektion zu Neuenegg .	9,502	25	3,019	45	—	—	12,521	70	
i. Alp- und Mühlebachverbauung zu Meiringen	14,710	55	8,254	40	6,000	—	16,964	95	
k. Ausserordentl. Verbesserungen an Staatsstrassen	—	—	45,032	85	45,032	85	—	—	
l. Bern-Aarberg-Strasse, Halen- brücke, Neubau	366,377	—	28,514	—	35,000	—	359,891	—	
m. Emme zu Rüderswil, Verbauung	76,859	65	90,860	—	2,940	—	164,779	65	
n. Emme zu Schüpbach, "	7,612	05	33,474	20	7,503	25	33,583	—	
o. Emme zu Burgdorf, "	3,974	20	1,090	10	5,064	30	—	—	
p. Bern Kirchenfeldbrücke, Ver- stärkung	204,534	95	115,966	85	123,000	—	197,501	80	
q. Kanderkorrektion Engstligen- Stegweid	170,530	70	252,047	50	102,000	—	320,578	20	
r. Madretschi-Brügg-Strasse, Kanal- brücke, Umbau	17,863	70	539	60	2,200	—	16,203	30	
s. Zweisimmen-Saanen-Strasse, Simmengrabenbrücke, Neubau .	198	50	59,517	25	8,319	—	51,396	75	
t. Schwarzwasserbrücke in der Wislisau, Neubau	—	—	19,554	50	2,680	40	16,874	10	
u. Bern-Neubrück-Strasse, Er- weiterung und Entwässerung .	—	—	35,480	—	6,000	—	29,480	—	
v. Bern-Belp-Strasse, Sulgenbach- Morillon, Abtretung an Gemeinde	—	—	20,000	—	—	—	20,000	—	
w. Bern-Monbijou-Morillon-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	44,100	—	—	—	44,100	—	
x. Bern-Neubrück-Strasse, Ab- tretung an Gemeinde	—	—	80,400	—	—	—	80,400	—	
y. Bern, Institut für Hygiene und Bakteriologie, Verbesserungen .	—	—	8,296	50	8,296	50	—	—	
z. Gürbekorrektion Pfandersmatt- Belp, Ergänzungsprojekt . . .	—	—	2,000	—	—	—	2,000	—	
z ^a . Wildbäche zu Lauterbrunnen, Verbauung	—	—	16,269	20	—	—	16,269	20	
	1,998,271	45	1,063,594	75	664,764	10	2,397,102	10	

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines und Personal.

Die Landesausstellung und der Krieg haben auch auf den Gang des Vermessungswesens — die erstere aufklärend und unter andern Umständen fördernd, der letztere lahmlegend — eingewirkt. Die Ausstellung unseres Vermessungsbureaus zeigte auf grossen Kantonskarten die historische Entwicklung der Triangulationen und der Gemeindevermessungen des Kantons Bern von 1830 bis 1913 und an Hand von Katasterplänen den Unterschied zwischen bisherigen bernischen Vorschriften und Mustergrundbuchplänen nach neuen eidg. Vorschriften. Spezielles Interesse boten die Vorschläge für die neue Nachführungsart, sowie die Darstellung der Gebirgs-Triangulation IV. Ordnung des Amtes Nieder-Simmenthal auf dem Relief und einige Originalpläne der Probevermessung Kandergrund.

Bezüglich der Fortsetzung der Triangulationen im Oberland verfügte der Regierungsrat grössere Zurückhaltung. Andere grössere Feldarbeiten, welche für Sommer und Herbst in Aussicht genommen waren, verhinderte der Kriegsausbruch. Infolge der militärischen Besetzung des Amtes Pruntrut wurden auch die in den dortigen Gemeinden begonnenen Neuvermessungen nicht weitergeführt und werden auf längere Dauer gestört sein.

Ebenso erfuhr die Erledigung verschiedener pendenter Fragen eine Stockung, so diejenige betreffend Geometerausbildung.

B. Gesetze und Verordnungen.

Das Berichtsjahr hat keine neuen gesetzlichen Erässe gebracht; das sehr dringliche Dekret über die neue Nachführungsorganisation ist noch unerledigt.

Für die Grundbuchführung nach neuer Ordnung genügt das bisherige Nachführungssystem nicht. Die Baudirektion verfügte daher, dass bis zur allgemeinen Neuregelung des Nachführungswesens keine Nachführungsverträge mehr genehmigt werden sollen. Der Erlass der neuen Nachführungsvorschriften ist um so dringlicher, als durch weitere Hinausschiebung der Kanton auch eine ganz bedeutende finanzielle Einbusse erleidet, indem der Bund die Vermessungsarbeiten nicht genehmigt und subventioniert, solange nicht durch neue gesetzliche Vorschriften eine permanente Nachführung im Sinne der eidg. Bestimmungen garantiert sein wird. Davon sind ausser zirka 270 Gemeinden, die zu Nachführungssubventionen berechtigt wären, schon jetzt verschiedene fertige Neuvermessungen betroffen, die Anspruch auf Subventionierung hätten, so Spiez, Meinißberg, Trubschachen, Wachseldorn, Fahy und Rocourt.

An der Spitze der dem früheren Geometerkonkordat angehörenden Kantone stehend, hat der Kanton Bern durch die Vermessung von über 300 Gemeinden in den Jahren 1870—1900 als erster ein Kulturerwerk von grosser Bedeutung geschaffen. Er darf dabei nicht stehen bleiben, sondern muss dasselbe nach den modernen Erfordernissen ausbilden.

C. Stand der eidgenössischen Kartenwerke im Kanton Bern.

Die schweizerische Landestopographie hat im Laufe des Jahres auf dem Gebiet des Kantons Bern folgende Kartierungsarbeiten ausgeführt:

Neuaufnahmen auf den Blättern 320 (Bolligen) und 463 (Adelboden).

Nachträge auf 19 Blättern: 98, 122, 137, 145, 316, 317, 318, 321, 322, 323, 336, 338, 352, 353, 354, 355, 385^{bis}, 391, 490.

In Neuausgabe fertig erstellt die 21 Blätter Nr. 5, 10, 88, 91, 93, 101, 104, 115, 118, 125, 128, 129, 134, 135, 312, 318, 321, 333, 392, 393, 490.

Ferner wurde die Signalisierung für die Triangulation II. Ordnung im bernischen Mittelland fortgesetzt und das Präzisionsnivelllement auf der Strecke Chaux-de-Fonds-Sonceboz-Biel vorbereitet.

D. Grundbuchvermessungen.

1. Triangulation.

a) *Oberland.* Die im Vorjahr begonnene Triangulation IV. Ordnung der Sektion VI, 1. Teil (Ober-Simmenthal), wurde weitergeführt. Die Feldarbeiten sind abgeschlossen. Sobald auch die Berechnung fertig ist, kann die Vorlage an den Bund erfolgen.

b) *Jura.* Im Juni 1914 genehmigte der Bundesrat die ausgeführte Triangulation IV. Ordnung der Sektion I (Amt Pruntrut) und verfügte die Ausbezahlung des gesetzlichen Bundesbeitrages. Die Triangulation der Sektion II (Amt Münster und Umgebung) ist ebenfalls fertig und den eidg. Behörden im Juli zur Prüfung vorgelegt worden. Die Abnahme wird 1915 erfolgen. Gestützt auf die guten Verifikationsresultate dieser beiden Arbeiten beschloss der Regierungsrat auch die Triangulation IV. Ordnung der Sektion III (Ämter Delsberg und Laufen) und Sektion IV (Ämter Neuveville, Courtelary und Franches-Montagnes). Mit den Absteckungsarbeiten ist bereits begonnen worden.

Nach Bearbeitung der Sektionen III und IV sind dann die Grundlagen für die Ausführung der neuen Grundbuchvermessungen im Jura vorhanden.

2. Parzellarvermessungen.

Am 24. Dezember 1914 genehmigte der Regierungsrat die neuen Vermessungswerke der Gemeinden Trubschachen und Wachseldorn. Zur Schlussverifikation liegen vor die neuen, nach eidg. Instruktion ausgeführten Vermessungswerke der Gemeinden Fahy und Rocourt.

Weitergeführt wurden die Vermessungen der Gemeinden Wimmis, Reutigen, Niederstocken, Oberstocken, Blumenstein, Guggisberg, Eggwil, Trub, Réclère, Courtedoux, Fontenais, Cornol, Beurnevésin, Sornetan.

Mit der Neuerstellung oder Ergänzung der Vermarkung als Vorbereitung zur Vermessung wurde begonnen in den Gemeinden Courgenay, Monible, Châtelat, Les Genevez, Court, Diemtigen, Rüscheegg, und mit Bure, Roche-d'Or, Chevenez, Asuel, Roches, Perrefitte, Erlenbach, Schangnau wurden bezügliche Verhandlungen gepflogen.

Unterblieben sind infolge der Zeitumstände die für den Herbst vorgesehenen Feldverifikationen der in Ausführung begriffenen Vermessungswerke. Verifiziert wurde nur die Vermessung der Lötschbergbahn und ein Teil der Neuvermessung von Cornol. Bei den ausgeführten Markinspektionen konnte konstatiert werden, dass in den Vermarkungen gegenüber früher wesentliche Besserung eingetreten ist.

3. Nachführung.

Nach der alten Nachführungsweise wurden im Berichtsjahr 28 Vermessungswerke des alten und 6 des neuen Kantonsteils nachgetragen und konnten, zum Teil zwar unter Vorbehalten, neu genehmigt werden. Von 27 andern Gemeinden liegen die Nachführungen noch zur Prüfung vor.

Die Prüfung all dieser Vorlagen hat ebenfalls dargetan, dass für die richtige Übereinstimmung zwischen Grundbuch und Vermessungswerk die permanente Nachführung unbedingt vonnöten ist.

E. Grenzbereinigungen.

1. Landesgrenze.

Die Protokolle über die erfolgten Bereinigungen der Vermarkung der Landesgrenze zwischen den Gemeinden Réclère (Schweiz) einerseits und Vaufrey (Frankreich) anderseits, sowie Beurnevésin (Schweiz) einerseits und Réchésy (Frankreich), Pfetterhausen (Deutschland) anderseits sind abgeschlossen und dem eidg. Politischen Departement zur Genehmigung durch die betreffenden Landesregierungen überwiesen worden.

2. Kantongrenze.

Die Neuvermessung der Gemeinde Guggisberg hat die Feststellung der Kantongrenze Bern-Freiburg nötig gemacht, die stattgefunden hat.

Die Arbeiten zur Bereinigung der Kantongrenze Bern-Solothurn auf der Strecke Wynau-Lengnau haben verschiedene Differenzen ergeben, deren Regelung noch längere Verhandlungen erfordern werden.

3. Gemeindegrenzen.

Gemeindegrenzbereinigungen haben stattgefunden und sind vom Regierungsrat anerkannt worden: Langnau-Trubschachen, Orpund-Mett, Oberlangenegg-Wachseldorn, Heiligenschwendi-Hilterfingen, Spiez-Strättligen, Spiez-Zwieselberg, Schwadernau-Dotzigen, Spiez-Wimmis, Spiez Reutigen, Vechigen-Worb, Büren-Dotzigen, Strättligen-Thun, Stettlen-Bolligen.

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Personalien.

Die Vertreter des Staates in den bernischen Eisenbahnverwaltungen sind durch Regierungsratsbeschluss vom 13. Mai für die neue Amtsperiode vom 1. Juni 1914 bis 31. Mai 1918 bestätigt oder neu gewählt worden.

Im Mitgliederbestand der eidgenössischen Schätzungscommission fand im Jahre 1914 keine Veränderung statt, ebensowenig im Personalbestand der Eisenbahndirektion.

2. Eisenbahnwesen.

In Anwendung des Art. 29 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 hat der Bundesrat die zwischen der Schweiz, Deutschland, Österreich, Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Rumänien, Russland, Serbien und Schweden vereinbarten Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen für sämtliche schweizerische Normalspurbahnen, soweit nicht Ausnahmen mit Berücksichtigung besonderer Verhältnisse gestattet werden, auf 1. Mai 1914 in Kraft erklärt.

Der Regierungsrat hat im Schreiben an die technische Abteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartements vom 21. April einem neuen Entwurf Verordnung betreffend Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten, welche die provisorischen Vorschriften über Bauten in armiertem Beton vom 15. Oktober 1906 ersetzen soll, zugestimmt.

Der seit der Mobilisation der schweizerischen Armee eingetretene Rückgang der Zahl der Geschäfte der Eisenbahndirektion veranlasste dieselbe im Monat September, eine Statistik der vom Kanton Bern subventionierten Eisenbahnen in Arbeit zu nehmen. Dieselbe soll die betriebstechnischen, kommerziellen und finanziellen Verhältnisse dieser Bahnen im Zeitraum von 1901—1913 zur Darstellung bringen.

3. Schiffahrt.

Bezüglich der Schiffskontrolle auf den bernischen Gewässern ist im Jahr 1914 kein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen. Der interkantonale Schiffsinspektor konnte namentlich infolge der Mobilisation seine Obliegenheiten nur in beschränktem Masse erfüllen. Aus demselben Grunde machte der Erlass eines neuen Polizeireglements betreffend Schiffahrt und Flößerei im Kanton Bern, für welchen die Erfahrungen des interkantonalen Inspektorates auf dem Bielersee zu Rate gezogen werden sollten, keine Fortschritte.

In verdankenswerter Weise hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement auch im Berichtsjahr Herrn Kontrollingenieur Herzog für die Kontrolle der dem Kanton unterstellten Schiffe auf dem Thuner- und Brienzersee zur Verfügung gestellt. Leider wurde dessen Tätigkeit infolge der Mobilisation ebenfalls unterbrochen.

Anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung in Bern hat am 16. Juni ein Schweizer Schiffahrtstag stattgefunden, an welchem der Regierungsrat durch zwei Beamte der Bau- und Eisenbahndirektion vertreten war. In gleicher Weise ist die Regierung an der Generalversammlung des Verbandes für die Rhône-Rhein-Schiffahrt vom 21. Juni in Freiburg vertreten gewesen.

Vom Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein um eine Aktienbeteiligung an der zu gründenden „Schweizer Rheinschiffahrt-A.-G.“ angegangen, musste der Regierungsrat (20. Juni), obgleich diesem Projekt ein lebhaftes Interesse entgegenbringend, eine finanzielle Beteiligung des Kantons Bern vorläufig ablehnen.

B. Fahrpläne.

Wir verzeichnen folgende Verbesserungen von Bedeutung:

Winterfahrplan 1913/14.

Führung des Abendschnellzugpaars Luzern-Bern-Luzern in den Monaten Oktober und April.

Führung eines Werktagzuges Thun-Bern, mit Ankunft in Bern gegen 8 Uhr vormittags.

Fortsetzung des nach 6 Uhr abends nach Brig abgehenden Schnellzuges von Spiez nach Interlaken.

Sommerfahrplan.

Herstellung einer direkten Verbindung St. Gallen-Zürich-Bern-Genf durch Schnellzug 12 mit Anschluss in Olten von Basel, Ostende-Brüssel, Hamburg, Berlin, Köln und Holland.

Herstellung des Anschlusses zwischen Schnellzug 17 Genf-Bern und Schnellzug 317 Bern-Basel, wodurch eine gute Verbindung mit Brüssel-Ostende, Karlsruhe-Heidelberg-Frankfurt a. M. erzielt worden ist.

Einlage eines Schnellzuges (103) Neuchâtel-Biel-Olten zum Anschluss an die Morgenzüge nach der Ostschweiz und nach Basel, sowie in umgekehrter Richtung eines Schnellzuges (112) Olten-Biel zum Anschluss in Olten an die Mittagsschnellzüge von Zürich und Basel, mit Fortsetzung nach Neuchâtel, wo derselbe Anschluss an den bisherigen Personenzug (112) nach Yverdon-Lausanne und weiter findet.

Einlage eines Sonntagszuges Delsberg-Basel als Fortsetzung des gegen 10 Uhr vormittags in Delsberg ankommenden Sonntagszuges von Pruntrut.

Ferner haben die schweizerischen Bundesbahnen zur Erleichterung des Besuches der Schweizerischen Landesausstellung in Bern auf den Linien Genf-Bern, Biel-Bern, Olten-Bern, Bern-Thun und Bern-Langnau neue Züge (Sonntagszüge und Extrazüge) eingelegt und für verschiedene bestehende Schnellzüge Doppelführung angeordnet.

Die Generaldirektion machte aber in ihrem Bericht zu den Fahrplanentwürfen vom 15. Januar darauf aufmerksam, dass sie angesichts der allgemein gespannten Geschäftslage in der Bewilligung neuer Züge an äusserste Vorsicht gebunden sei, und es ihr nicht möglich sei, sämtliche für den Sommer 1914 in Aussicht genommenen Fahrplanverbesserungen durchzuführen. Sie müsse sich auf die dringendsten, insbesondere durch die Landesausstellung oder durch internationale Abmachungen bedingten Neuerungen beschränken.

Die Berner Alpenbahngesellschaft hat ebenfalls zur Erleichterung des Besuches der Landesausstellung auf den von ihr betriebenen Linien von Bern aus Extraspatzüge eingelegt.

Für den Winter 1914/15 waren auch einige Fahrplanverbesserungen vorgesehen.

Allein mit dem Ausbruch des europäischen Krieges und der Mobilisation der schweizerischen Armee sind nicht nur alle diese Errungenschaften wieder verloren gegangen, sondern es sahen sich die Bahnverwaltungen genötigt, ihre Leistungen wesentlich einzuschränken. Mit dem 9. August trat der Kriegsfahrplan in Kraft, dem am 26. August ein zweiter, reduzierter Fahrplan für den Zivilverkehr und am 21. September, mit Gültigkeit bis 30. April 1915, der ebenfalls reduzierte Winterfahrplan folgte.

Die Leitung des Betriebes der schweizerischen Eisenbahnen liegt seit 1. August in den Händen des Armeekommandos, resp. des Militäreisenbahndirektors, und sind die bisherigen Kompetenzen und Funktionen der Zivilaufsichtsbehörden im Fahrplanwesen aufgehoben.

Es ist zu hoffen, dass der empfindliche Rückschlag im Verkehrswesen nicht allzulange mehr anhalte und die Bahnverwaltungen bald wieder in die Lage kommen, ihre früheren Fahrpläne, wenn auch anfangs vielleicht nur in annähernd gleichem Umfange, aufzunehmen.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Linien.

1. Brienzseebahn.

Der Bau dieser Linie ist im Berichtsjahre nur langsam fortgeschritten. Hierauf hat allerdings der Kriegsausbruch, wie überall, hemmend eingewirkt. Auf ein Ende September eingereichtes und vom Regierungsrat empfohlenes Gesuch der Gemeinden des Oberhasle um Schaffung von Arbeitsgelegenheit für Arbeitslose der Landesgegeng hat die Generaldirektion

den Betrieb der Bauarbeiten in grösserem Umfange und unter Berücksichtigung einheimischer Kräfte in erster Linie angeordnet.

Für die Erweiterung der Station Interlaken-Ost sind von der Generaldirektion der S. B. B. im März und von der Direktion der Berner Alpenbahngesellschaft B. L. S. im Oktober 1914 Projekte vorgelegt und vom Regierungsrat an das eidgenössische Eisenbahn-departement begutachtet worden.

2. Solothurn-Bern-Bahn.

Die Bauarbeiten nahmen bis zum Kriegsausbruch ihren guten Fortgang. Sie mussten alsdann infolge Unterbindung der Geldquellen bis auf weiteres eingestellt werden, wurden jedoch anfangs Oktober auf der ganzen Linie wieder aufgenommen.

Der Regierungsrat genehmigte im Berichtsjahre die Lieferungsverträge für das Rollmaterial und die elektrische Wagenausrüstung, ferner den Stromlieferungsvertrag mit den Bernischen Kraftwerken A.-G. in Bern und bewilligte am 3. März die dritte, sowie am 14. Juli die vierte Einzahlung des Staates auf seiner Aktienbeteiligung mit je Fr. 172,800.

Ferner genehmigte der Regierungsrat am 16. Januar 1914 den zwischen der Bahngesellschaft und den Kantonalbanken von Bern und Solothurn am 4. November 1913 abgeschlossenen Anleihensvertrag.

Ausserdem hatte sich die Eisenbahndirektion im Berichtsjahre mit dem Projekt für die Unterführung der Staatsstrasse nach Moosseedorf unter der Bielerlinie, sowie den Plänen für die Stationen, Hochbauten, Fahrleitung und das Rollmaterial zu befassen. Letzteres wird mit einer automatischen Kuppelung ausgerüstet.

3. Huttwil-Eriswil.

Das allgemeine Bauprojekt ist vom Bundesrat am 23. Juni, der Bauvertrag vom Regierungsrat am 13. November genehmigt worden, woraufhin mit den Unterbauarbeiten begonnen worden ist.

Der Regierungsrat genehmigte im Berichtsjahre ferner die Lieferungsverträge für das Rollmaterial (2 Heissdampftriebwagen und 3 Güterwagen) und bewilligte die beiden ersten Einzahlungen auf die Aktienbeteiligung des Staates beim Bau dieser Linie mit je Fr. 39,000.

Überdies wurden die Planvorlagen für den Oberbau und die Kunstbauten gutgeheissen.

4. Biel-Täuffelen-Ins.

Die Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes durch den Bundesrat erfolgte am 10. März. Der Regierungsrat genehmigte am 13. Mai den Dienstvertrag des bauleitenden Ingenieurs und am 20. Juni den Bauvertrag für die Unterbau- und Hochbauarbeiten, sowie für das Legen des Oberbaues.

Verschiedene, zum Teil schon im Jahre 1913 eingereichte Planvorlagen betreffend Linienführung bei Ins, Kunstbauten, Oberbau, Hochbau (Normalien für Stationsgebäudekeiten, Umformerstation, Depotanlage) wurden ebenfalls genehmigt.

Der Bahnbau ist am 15. Juli in Angriff genommen worden. Im Berichtsjahre wurde ferner die Einzahlung des ersten Fünftels der Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 201,300 geleistet.

b. Nicht subventionierte Linien.

1. Münster-Lengnau.

Im Grenchenberg tunnel wurde der Vortrieb auf der Nordseite am 30. Juli, auf der Südseite vom 1. August bis 22. September infolge Kriegsausbruch und Mobilisation eingestellt. Am 27. Oktober, nachmittags 5 Uhr, erfolgte der Durchschlag des 8565 m langen Tunnels. Vom 1. Januar 1915 wird nur noch von der Südseite aus gearbeitet.

2. Steffisburg-Thun-Interlaken.

Nachdem am 18. Juni die Kollaudation der Strecke Beatenbucht-Interlaken stattgefunden hatte, gestattete der Bundesrat die Betriebseröffnung dieser Strecke auf den 20. Juni.

Durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1914 wurde der Bahngesellschaft eine Änderung der in Art. 18, 19, 20 und 24 der Konzession vom 19. Dezember 1905 festgesetzten Taxen bewilligt.

D. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Linien.

1. Berner Alpenbahn.

Als Nachfolger des verstorbenen Herrn Joh. Frutiger, Baumeister in Oberhofen, im Verwaltungsrat der Berner Alpenbahngesellschaft B. L. S. brachte der Regierungsrat in Vorschlag: Herrn Grossrat Lanz, Spediteur in Thun. Dieser Vorschlag ist von der Aktionärsversammlung vom 27. Juni 1914 genehmigt worden.

Der Bundesrat hat am 14. August 1914 Bestimmungen über die Regelung der Nutzung der längs der Strecke Frutigen-Brig gelegenen Waldungen erlassen.

Die Eisenbahndirektion hatte sich im Berichtsjahre mit verschiedenen Planvorlagen für den Bahnhofumbau Spiez und die Doppelspur Scherzlingen-Spiez zu befassen, als da sind: Kunstdämmen, elektrische Leitungs- und Beleuchtungsanlagen, Stationseinrichtungen und Hochbauten in Spiez, wie: Aufnahmsgebäude, neue Lokomotivremise, Erweiterung der Depotanlage, Viehrampe, Stellwerke etc.

Ferner wurde im Berichtsjahre das allgemeine Bauprojekt für den Umbau der Strecke Interlaken-West-Interlaken-Ost, begutachtet und mit Vernehmlassung des Regierungsrates, dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eingesandt. Die Genehmigung ist am 6. Januar 1915 erfolgt.

2. Solothurn-Münster.

Ein von der Direktion der S. M. B. am 21. April 1914 eingereichtes Gesuch um Gewährung eines verzinslichen Vorschusses von Fr. 214,000 zur Tilgung des Baufizites konnte der grosse Rat in der letzten

Session seiner mit 31. Mai zu Ende gehenden Amtsperiode nicht mehr behandeln. Infolge des Kriegsausbruches unterblieb dann überhaupt die Behandlung dieses Geschäftes im Berichtsjahr.

3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil.

Durch Bundesratsbeschluss vom 30. Dezember 1913 wurde die Bahngesellschaft ermächtigt, in den mit Motorwagen ausgeführten Zügen ausschliesslich die 3. Klasse zu führen und die Transportpflicht auf den in diesem und einem allfälligen Anhängewagen vorhandenen Raum zu beschränken.

4. Sennetalbahn.

Der Bundesrat genehmigte am 4. Dezember 1914 einen zweiten Nachtrag der Gesellschaftsstatuten, wodurch die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates von 14 auf 12 vermindert wurde.

5. Saignelégier-Glovelier und Pruntrut-Bonfol.

Der Regierungsrat erteilte am 10. Februar 1914 dem mit Herrn Hürzeler am 10. Januar gleichen Jahres abgeschlossenen neuen Anstellungsvertrag für das Amt eines Betriebschefs der Saignelégier-Glovelier- und der Pruntrut-Bonfol-Bahn die Genehmigung.

Am 24. April reichte Herr Hürzeler jedoch aus Gesundheitsrücksichten seine Entlassung ein, worauf die Stelle zur Wiederbesetzung ausgeschrieben wurde. In unserm Einverständnis wählten die vereinigten Direktionen der R. S. G. und R. P. B. am 26. Juni aus den zahlreich eingegangenen Anmeldungen provisorisch auf ein Jahr mit Amtsantritt am 1. August 1914 zum Betriebschef beider Bahnen: Herrn Karl Bangerter, bisher Registratur der Berner Alpenbahngesellschaft in Bern. Der Regierungsrat genehmigte am 6. Oktober den von den Verwaltungsräten beider Gesellschaften gutgeheissenen Anstellungsvertrag mit Herrn Bangerter und am 27. Oktober das Dienstreglement für den Betriebschef und dessen Stellvertreter.

Die beiden Bahnen sind durch die Kriegswirren ebenfalls stark getroffen worden, die R. P. B. insbesondere durch die Unterbindung des Transit-Güterverkehrs über Pfetterhausen.

6. Tramelan-Tavannes und Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Dem zwischen dem Verwaltungsrat der Tramelan-Tavannes-Bahn und dem Verwaltungsrat der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn am 18. Juni / 29. Juli 1914 abgeschlossenen Betriebsvertrag erteilte der Regierungsrat am 20. Oktober die Genehmigung. Am 27. Oktober sodann bewilligte der Regierungsrat der T. B. N. eine Abschlagszahlung von Fr. 50,000 auf dem letzten Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates beim Bau dieser Linie.

7. Saignelégier-Chaux-de-Fonds.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 11. Dezember 1914 die revidierten Gesellschaftsstatuten (Art. 12, 13 und 27).

In Ausführung des von der Bahngesellschaft im Jahr 1913 gefassten Beschlusses betreffend Einführung des Rollschemelbetriebes zwischen Saignelégier und Chaux-de-Fonds unterbreitete dieselbe den Aufsichtsbehörden im Berichtsjahre ein bezügliches Projekt, welches am 11. Dezember die Genehmigung des eidgenössischen Eisenbahndepartements erhielt.

8. Montreux-Berner Oberland und Zweisimmen-Lenk.

Der durch den Kriegsausbruch verursachte empfindliche Rückschlag in den Transporteinnahmen nötigte die M. O.-Bahngesellschaft zur Erhöhung der Personen- und Gepäcktaxen. Durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1914 wurde eine hierauf bezügliche Änderung der Konzession genehmigt.

9. Worblentalbahn.

Der Regierungsrat bewilligte durch Beschluss vom 3. November die Restzahlung auf der Aktienbeteiligung des Staates beim Bau dieser Linie mit Fr. 56,000.

10. Mett-Meinisberg.

Der Bundesrat bewilligte durch Beschluss vom 17. Dezember 1914 der Bahnverwaltung, bis auf weiteres die Stationen Mett, Orpund und Safnern bei der Durchfahrt des letzten Abendzuges in der Richtung Meinisberg geschlossen zu halten.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 19. November wurde der Bahngesellschaft der letzte Fünftel auf der Aktienbeteiligung des Staates beim Bau dieser Linie mit Fr. 51,840 bewilligt.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

An Stelle des verstorbenen Herrn Regierungsrat Dr. Gobat wählte der Regierungsrat am 13. Mai als Vertreter des Staates im Kreiseisenbahnrat I mit Amtsdauer bis 31. Dezember 1914: Herrn Regierungsrat Albert Locher. Ferner wählte der Regierungsrat am 6. Oktober für eine neue Amtsdauer vom 1. Januar 1915 bis 31. Dezember 1917 als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat der Bundesbahnen Herrn Regierungsrat Könitzer, Finanzdirektor des Kantons Bern, und als Vertreter in den Kreiseisenbahnräten I, II und V die Herren:

1. Für Kreis I (Lausanne):

Regierungsrat A. Locher, in Bern, bisheriger.
Dr. G. König, Fürsprecher, in Bern, bisheriger.

2. Für Kreis II (Basel):

Alt-Grossrat A. Jordi, in Biel, bisheriger.
Grossrat G. Rufener, in Langenthal, bisheriger.
Oberstleutnant Chr. Hofer, in Bühliken, bisheriger.
Alt-Regierungsrat A. Kläy, in Bern, bisheriger.

3. Für Kreis V (Luzern):

Nationalrat Dr. F. Michel, in Interlaken, neu.

Nationalrat J. Schär, in Langnau i. E., neu,

und sodann am 13. November als 5. Mitglied der bernischen Vertretung im Kreiseisenbahnrat II: Herrn Grossrat Paul Jacot, Notar, in Sonvilier.

Bahnhof Bern. Ausser einigen, mit Rücksicht auf die Landesausstellung zu erstellenden Ergänzungsbauten haben wir im Berichtsjahr nur den Eingang einer von den Herren Ingenieur Liechty und Ingenieur Becker, in Bern aufgestellten Skizze eines Vielschleifen-Gleichstrombahnhofes zu verzeichnen.

Bahnhof Biel. Wir hatten uns im Berichtsjahr mit einer Anzahl Projektvorlagen für Kunstdämmen und Hochbauten zu befassen.

Der Umbau wurde anlässlich der Mobilisation der schweizerischen Armee vorübergehend eingestellt, aber als Notstandsarbeiten bald wieder, wenn auch nicht mehr im gleichen Umfange, aufgenommen.

Bahnhof Thun. Das von der Generaldirektion am 13. Januar 1912 eingereichte Projekt für einen Zentralbahnhof wurde im Berichtsjahre noch nicht genehmigt, obgleich das Projekt für die Schiffsfahrtsanlage durch Regierungsratsbeschluss vom 23. Januar 1914 festgelegt worden ist. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft erhielt vom Regierungsrat den Auftrag, hierfür das Projekt (Variante 3) der Firma Dr. Epper, Meyer & Cie., in Thun, zu akzeptieren und das Ansführungsprojekt auf dieser Grundlage aufzustellen. Letzteres steht noch aus.

Bahnhof Delsberg. Das Eisenbahndepartement genehmigte am 27. März das von der Generaldirektion am 22. Februar eingereichte Projekt für die Erweiterung dieses Bahnhofes und die Ersetzung dreier Niveauübergänge durch Strassenüberführungen.

Von den vielen andern Projektvorlagen, mit welchen sich die Eisenbahndirektion im Jahre 1914 zu befassen hatte, erwähnen wir: Haltestelle Niederwangen (Neubau), Doppelspur Gümligen-Kiesen (Kunst- und Hochbauten) und Kiesen-Thun (allgemeines Bauprojekt und Aarebrücke), Bahnhof Thun (prov. Abstellgleise und Hochbauten), Stationen Langnau, Lengnau, Bümpliz, Münchenbuchsee, La Heutte und Bahnhof Pruntrut (Erweiterungen), Doppelspur St-Blaise-Neuveville (allgemeines Bauprojekt), Stationsbeleuchtungsanlagen und Wasserversorgungen für Wärterhäuser.

2. Städtische Strassenbahnen Bern.

Die Eisenbahndirektion hatte sich im Berichtsjahre mit dem Projekt für die Ausstellungsbahn, für deren Betriebseröffnung auf 15. Mai der Bundesrat am 1. April die Bewilligung erteilte, und mit der Planvorlage für die Erstellung einer doppelspurigen Geleiseverbindung zwischen den Linien B und D in der Effingerstrasse zu befassen. Letztere Vorlage ist am 17. April vom eidg. Eisenbahndepartement genehmigt worden.

3. Städtische Strassenbahnen Biel.

Das eidg. Eisenbahndepartement genehmigte nach Vernehmlassung des Regierungsrates am 30. Juli die vom Gemeinderat Biel vorgelegte Polizeiverordnung für den Strassenbahnverkehr.

E. Projektete Bahnen.

1. Solothurn-Niederbipp.

Der Bundesrat hat am 10. Februar den Statuten der N. S. B. die Genehmigung erteilt. Anfangs März legte die Gesellschaft hierfür einen Revisionsentwurf vor, zu welchem der Regierungsrat im Schreiben an die Bahnverwaltung vom 18. März Stellung genommen hat.

Der Bundesrat genehmigte ferner am 25. September das allgemeine Bauprojekt für die Strecke Attiswil (Gemeindegrenze Wiedlisbach)-Solothurn (Baseltor), km 5,540—14,125.

Der Regierungsrat bewilligte durch Beschluss vom 31. Dezember die Einzahlung der ersten 20 % der Aktienbeteiligung des Kantons Bern mit Fr. 80,000.

2. Oberaargau-Seeland-Bahn.

Der Regierungsrat genehmigte am 21. April das von der Bahnverwaltung am 12. April 1913 vorgelegte Projekt der Linienführung bei Suberg mit Anschluss an die Station Suberg der S. B. B.

Die Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes durch den Bundesrat steht noch aus.

F. Konzessionen.

Die im Jahr 1914 erledigten Konzessionsgeschäfte sind:

1. Neue Konzessionen.

- 4. April: St-Blaise-Neuveville (Tramway).
- 7. April: Gunten-Sigriswil (Automobilkurs).
- 30. April: Bern - Liebefeld - Köniz (Automobilkurs).
- 9. Juni: Bönigen-Interlaken (Automobilkurs).

2. Konzessionsfristverlängerungen.

- 17. März: Langenthal-Melchnau.
- 17. März: Herzogenbuchsee - Koppigen - Lyss und Koppigen-Kirchberg.
- 2. Juni: Damvant-Porrentruy-Lugnez.
- 20. Juni: Frutigen-Adelboden u. Lenk-Adelboden.
- 3. November: Ins-Erlach.
- 3. November: Meiringen-Engelberg.
- 3. November: Réchésy-Bonfol.
- 23. Dezember: Grindelwald-Grosse Scheidegg-Meiringen.
- 23. Dezember: Wattenwil-Wimmis (Stockentalb.).

3. Konzessionsänderungen.

- 23. Dezember: Steffisburg - Thun - Interlaken.
- 23. Dezember: Montbovon - Zweisimmen - Lenk.
- 23. Dezember: Münster - Grenchen.

G. Schiffahrt.

1. Thuner- und Brienzsee.

Das eidg. Eisenbahndepartement erteilte der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon am 14. Juli für ihr neues Dampfschiff „Lötschberg“ eine Betriebsbewilligung zum gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auf dem Brienzsee. Die zulässige Belastung dieses Schiffes beträgt 800 Personen oder 60 Tonnen. Die Bemannung soll aus einem Kapitän oder Schiffsführer, einem Steuermann, einem Maschinisten und zwei Heizern bestehen.

Sodann erteilte die Bau- und Eisenbahndirektion im Berichtsjahre Betriebsbewilligungen für die Privatunternehmungen gehörenden Motorlastschiffe „Thun“, „Leissigen“, „Espérance“, „Kander“, „Oberhofen“, „Herrmann“ und „Rothorn“ zur Ausführung von Transporten auf dem Thunersee. Sie erneuerte ferner die Betriebsbewilligung für das Motorlastschiff „Niesen“ auf demselben See.

2. Bielersee.

Das eidgen. Eisenbahndepartement hat mit Beschluss vom 18. März 1914 die der Bieler Dampfschiffgesellschaft am 17. Mai 1911 erteilte Konzession für den regelmässigen und periodischen Transport von Personen mit Schiffen auf dem Bielersee dahin ausgedehnt, dass der Gesellschaft gestattet wurde, während des Jahres 1914 zwischen der Petersinsel (Südseite) und der Station Hagneck Schiffahrtskurse einzurichten.

Die Gesellschaft wurde verpflichtet, an Sonntagen während der Monate Mai bis November zwischen diesen Stationen wenigstens sechs Fahrten in jeder Richtung auszuführen.

Die Eisenbahndirektion hat zu Anfang des Berichtsjahres durch den Regierungsstatthalter von Nidau die Bereinigung der Liste der Ruder-schiffbesitzer und die für die interkantonale Schiffskontrolle ebenfalls erforderliche Numerierung der Ruder-schiffe in den Ämtern Biel, Nidau, Neuenstadt und Erlach anordnen lassen. Diese Massnahmen konnten jedoch im Berichtsjahre infolge der Mobilisation der schweizerischen Armee noch nicht mit vollem Erfolg durchgeführt werden.

Durch Beschluss des Regierungsrates vom 17. März 1914 wurden wir ermächtigt, dem Gemeinderat von Biel zuhanden der Société de navigation à vapeur des lacs de Neuchâtel et Morat in Neuchâtel einen Betriebsbeitrag von Fr. 2000 für die Dampfschiff-fahrt zwischen Neuchâtel und Biel im Jahre 1913 anweisen zu lassen.

Bern, den 28. April 1915.

*Der Bau- und Eisenbahn-Direktor
des Kantons Bern:*

Rudolf von Erlach.

Vom Regierungsrat genehmigt am 28. Juli 1915.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnlinien auf Ende 1914.

Nr.	Name der Bahn	Datum		Baulänge		Kapital		Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	km	km	Aktien	Obligationen	
I. Normalspurbahnen.									
1	Emmenthalbahn	—	—	26. V. 1875	19, ⁹	14	3,820,500	2,000,000	5,820,500
	a) Burgdorf-Solothurn	—	—	12. V. 1882	18, ³	18, ²	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	2. VII. 1879	12. V. 1889	13, ⁹	13, ⁹	1,200,000	—	1,800,000	790,000
2	Langenthal-Huttwil	19. XII. 1872	28. XI. 1884	9. V. 1895	24, ⁸	4	1,837,000	500,000	2,337,000
3	Huttwil-Wohlen	10. IV. 1891	23. II. 1893	16. VIII. und 13. IX. 1895	10, ⁵	10, ⁵	1,000,000	722,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	{ 20. VIII. und 23. XII. 1896	21. VII. 1897	33, ²	33, ²	3,965,500	1,400,000	637,500
5	Burgdorf-Thun	15. X. 1897	21. XI. 1898	14. VII. 1901	10, ³	10, ³	—	5,365,500	2,156,500
6	{ Pruntrut-Bonfol	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	2, ⁷	2, ⁷	1,234,500	—	1,422,500
7	Verlängerung Bonfol-Grenze	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	39, ⁶	29, ¹	6,000,000	7,280,000	580,000
7	Bern-Neuenburg	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899	14. VIII. 1901	—	—	—	—	3,155,000
8	Gürbetalbahn	27. II. 1901	1. XI. 1902	—	30, ⁹	30, ⁹	2,770,000	982,000	3,752,000
9	Erlenbach-Zweizimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	23, ⁸	23, ⁸	4,005,000	1,300,000	1,724,500
10	Saignelégier-Glovelier	{ 26. III. 1897	9. X. 1907	21. V. 1904	24, ³	24, ³	—	5,305,000	3,120,000
11	Sensetalbahn	{ 29. III. 1901	—	—	—	—	—	—	500,000
12	{ Freiburg-Murten und Murten-Ins	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	11, ²	10	1,113,800	350,000	1,463,800
13	Bern-Schwarzensee	30. V. 1898	29. VIII. 1898	{ 23. VIII. 1898	25, ¹	6, ⁶	2,700,000	1,406,500	807,200
14	Solothurn-Münster	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	17, ⁵	17, ⁵	1,730,000	779,000	2,509,000
15	Ramsei-Suniswald-Huttwil und Grünen-Wasen	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	21, ⁵	8, ⁶	4,821,000	2,500,000	980,000
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzsee)	15. X. 1897	{ 28. II. 1907	1. VI. 1908	24, ⁴	24, ⁴	2,643,000	500,000	1,185,000
16	Huttwil-Eriswil	23. XII. 1891	27. VI. 1906	15. VII. 1913	—	—	—	—	1,768,500
17	(20. XII. 1890 (13. VI. 1899))	17. VI. 1890	{ 1. VI. 1893	{ 102, ⁵	71, ⁷	65,600,000	102,547,000	168,147,000	{ 17,500,000
	(17. VI. 1890)	15. V. 1836	15. XII. 1907	1. VI. 1908	—	—	—	—	{ 1,980,000
	5. X. 1911	26. V. 1913	im Bau	4	4	520,000	—	520,000	{ 2,217,000
				Total	357, ⁷	458, ⁴	—	229,694,800	{ 195,000
							Total	40,350,200	
II. Schmalspurbahnen.									
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. I. 1883	17. VIII. 1884	8, ⁸	8, ⁸	500,000	—	500,000
2	{ Elektrifizierung. Saignelégier-Chaux-de-Fonds	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	257,000	100,000	357,000
3	Bern-Worb	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26, ¹	18, ⁷	1,360,000	350,000	1,710,000
3	{ Montreux-Berner Oberland Zweisimmen-Lenk	{ 23. XII. 1896	20. IX. 1897	21. X. 1898	9, ⁸	9, ⁸	751,200	39,200	1,290,400
4	Langenthal-Jura	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	62, ²	21, ⁷	900,000	8,277,000	17,277,000
5	Tramelan-Les Breuleux-Le Noirmont	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	12, ⁶	12, ⁶	1,000,000	550,000	1,550,100
6	Bern-Zollikofen, mit Abzweigung nach Worb laufen	22. XII. 1905	22. III. 1907	26. X. 1907	15, ⁰	12, ⁶	1,240,000	400,000	1,640,000
7	Worbentalbahn	25. VI. 1909	26. IX. 1910	13. VII. 1912	6, ⁹	6, ⁹	660,000	—	1,465,000
8	Mett-Meinisberg	6. IV. 1911	18. IX. 1911	26. VII. 1913	12	12	1,480,250	250,000	910,000
9	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	7, ⁴	7, ⁴	648,000	—	1,480,250
10	Oberaargau-Seeland	22. XII. 1909	29. V. 1913	—	—	—	?	648,000	880,000
11	Biel-Täuffelen-Ins	5. X. 1911	—	44	44	3,800,000	1,400,000	5,200,000	2,233,500
12	Solothurn-Fern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	im Bau	20, ⁵	20, ⁵	2,006,000	1,220,000	1,006,000
13	Solothurn-Niederbipp	—	"	28	21	2,005,500	1,250,000	864,000	525,500
14	Längenthal-Melchnau	27. VI. 1906	26. V. 1913	—	14	8	1,331,500	188,500	400,000
15	Mett-Meinisberg	12. II. 1912	26. V. 1913	—	11, ⁵	11, ⁵	1,000,000	300,000	590,000
				Total	302, ⁴	239, ³	—	4,339,750	11,822,800
				Gesamttotal	760, ⁸	597, ⁹		273,094,550	52,173,000