Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Erlach, Rudolf von / Könitzer, K.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1913)**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416819

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1913.

Direktor: Herr Regierungsrat **Rudolf von Erlach.**
Stellvertreter: Herr Regierungsrat **K. Könitzer.**

I. Bauwesen.

A. Allgemeine Verwaltung, Personal.

Nach der Neuorganisation der Direktion im Jahr 1912 hat sich dieselbe im Berichtsjahr nun praktisch eingelebt.

Leider hat im bisherigen Beamtenpersonal der Tod eine Lücke gerissen. Am 24. Februar 1913 verstarb in Delsberg nach längerer Krankheit, im 46. Lebensjahr, Herr Ernst Gascard, Oberingenieur des III. Kreises. Nachdem er 1892 das Ingenieurdiplom des eidgenössischen Polytechnikums erworben und dann in den nächsten 4 Jahren in verschiedenen Bauunternehmungen, zuletzt bei der Direktion der S. C. B. in Basel praktisch tätig gewesen, wurde er vom Regierungsrat im Jahr 1896 zum Ingenieur des VI. Bezirkes (Jura), mit Sitz in Delsberg, und im Jahr 1913 nach der neuen Organisation zum Oberingenieur des III. Kreises (Jura und Seeland) gewählt. Während den 16 Jahren, welche er in diesen amtlichen Stellen zugebracht, hat er dem Staat in gewissenhafter, intelligenter Erfüllung seiner Pflichten gute Dienste geleistet.

An seine Stelle wurde gewählt Herr Ingenieur *Arnold Zollikofer,* gewesener Stadtingenieur von Chaux-de-Fonds, mit Amtssitz in Biel und Amtsantritt auf 15. April 1913.

Andere Mutationen im Beamtenpersonal sind nicht eingetreten.

Die Vorarbeiten für die Beschickung der Landesausstellung in den Gruppen 20, 35 und 44/1 sind entsprechend gefördert worden.

Die bisher bei der Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur gegen Unfall versicherten Regiearbeiter der Baudirektion wurden für die Unfallversicherung bei der eidgenössischen Versicherungsanstalt angemeldet.

B. Gesetzgebung.

Hier ist das Gesetz betreffend Erhebung einer Automobilsteuer und Abänderung des Strassenpolizeigesetzes, welches am 14. Dezember 1913 vom Volke angenommen wurde, zu erwähnen. Die definitive Entwurfvorlage an die Oberbehörden war von der Finanzdirektion besorgt worden.

Die Inkrafterklärung dieses Gesetzes und die Aufstellung der darin vorgesehenen Ausführungsdekrete und der notwendigen Verordnungen erfolgt im Jahr 1914.

C. Hochbau.

1. Neu- und Umbauten des Staates.

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

Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. 1. Budgetkredit D 1 und 2	300,000	—	—	—
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	—	—	44,169	05
2. Bern Frauenspital, Umbauten im Hauptgebäude und neues Absonderungshaus	—	—	31,000	95
3. St. Johannsen Strafanstalt, Wiederaufbau des abgebrannten Hauptgebäudes	19,850	50	49,548	40
4. Bern Botanischer Garten, Laubenanbau	—	—	6,244	20
5. Burgdorf Technikum, Erweiterungsbau	50	—	137,045	95
6. Bern, Rathausplatz, ehem. Amtsschreibereigebäude Abwartwohnung	—	—	6,806	05
7. Hofwil Seminar, Remisenanbau an die Turnhalle	—	—	677	95
8. Rütti Molkereischule, Vergrösserung des Schweinestalles	11	—	1,068	40
9. Rütti Molkereischule, neuer Boden im Käsespeicher	—	—	1,343	10
10. Rütti Molkereischule, Reparatur am Hochkamin	—	—	216	50
11. Corgémont deutsches Pfarrhaus, Holzschuppen	—	—	1,472	50
12. Pruntrut Seminar, neues Zeichnungszimmer	—	—	267	15
13. Laufen Amthaus und Gefängnis, Um- und Neubau	—	—	379	85
14. Sonvilier Anstalt, Einrichtungen für eine 4. Klasse	—	—	3,945	55
15. Schlosswil, Gefängnis und Lehenhaus, elektrische Beleuchtung	—	—	125	60
16. Bern ehemaliges Amtsschreibereigebäude, Abortanbau etc.	—	—	34	90
17. Bern Rathaus, neue Archiv- und Drucksachenräume	—	—	10,171	80
18. Aarwangen Schloss, neue Estrichkammer	—	—	747	45
19. Hofwil Seminar, neue Brunnleitung	—	—	1,746	60
20. Sonvilier Anstalt, Ökonomiegebäude, Wiederaufbau	86,466	60	87,362	10
21. Bern Chemiegebäude, anorg. Laboratorium, neue Arbeitsplätze	—	—	1,192	50
22. Bern, Chemiegebäude, anorg. Laboratorium, Säureaufbewahrungslokal	—	—	889	50
23. Kehrsatz Anstalt, neue Jauchegrube mit Auslauf	—	—	2,500	—
24. Bern kant. Frauenspital, Erneuerung einer Stützmauer	—	—	2,251	20
25. Wimmis Schloss, neue Bureaux und Archiv	—	—	3,724	95
26. Münsingen Irrenanstalt, Direktorwohnung, Neueinrichtungen	—	—	148	60
27. Bern, Anatomie, Anschluss an die städtische Kanalisation	—	—	6,366	90
28. Bern Kasernekantine, Umändern des Speisenaufzuges	—	—	3,127	55
29. Trachselwald Anstalt, neue Schweineställe	—	—	220	—
30. Pruntrut Seminar, Zentralheizungsanlage	70	—	—	—
31. Bern Amthaus, Einrichten von Bureaux und Heizerwohnung	—	—	6,235	65
32. Adelboden Pfrunddomäne, neue Einzäunung	145	—	908	30
33. Bern Oberseminar, Turnhalle, Magazin für staatl. Lehrmittelverlag	—	—	188	15
34. Bern Hochschule, Fechtlokal	—	—	263	65
35. Rütti Molkereischule, Anbau an das Kesselhaus	—	—	1,618	70
36. Hofwil Seminar, neue Gemüsehütte	—	—	650	—
37. Grindelwald, Pfarrhaus, Laubenanbau	—	—	500	—
38. Rütti Molkereischule, Käsespeicher, Spühlerei etc.	—	—	11	90
39. Bern Kramgasse Nr. 24, Staatgebäude, Asphaltierung des Durchganges	—	—	674	95
40. Bern Zeughaus, Autogarage und neuer Holzschopf	44	35	735	05
41. Bern Sternwarte, Zentralheizung	4	—	105	—
42. Pruntrut Kantonsschule botanischer Garten, Gewächshaus	5,300	—	8,500	—
Art. 2. Münsingen, landwirtschaftliche Schule Schwand, Neubau, 1. Rückzahlung an Vorschussrechnung D, 4, d.	—	—	50,000	—
Vorschusskredit (Regierungsratsbeschluss vom 24. Oktober 1913)	63,245	15	—	—
Total	475,186	60	475,186	60

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

Bauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Budgetansatz	300,000	—	—	—
3. Waldau, Erweiterungsbau	150,000	—	243,585	10
4. Münsingen, Verlängerung der 2 westlichen Pavillons	—	—	1,052	50
5. Münsingen, Schweineküche, Dampfkesselanlage	—	—	2,000	—
6. Waldau, Kanalisation	—	—	227,657	90
7. Waldau, Umgebungsanlagen	—	—	27,170	15
8. Waldau, Umbau der Anstaltsküche	88	75	—	—
9. Waldau, Gemüsehütte	—	—	8,810	30
Total	450,088	75	510,275	95
Mehrausgaben Fr. 60,187. 20.				

Über den Stand der Arbeiten der grössern Bauobjekte ist folgendes zu berichten:

Rubrik a:

Art. 2. Bewilligung und Einnahmen Fr. 159,205. 30. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 157,809. 25. Fertig. Der neue Isolierpavillon ist Anfang Mai 1913 bezogen worden. Abrechnung erfolgt 1914.

Art. 3. Bewilligung und Einnahmen Fr. 127,241. 60. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 123,033. 10. Die Arbeiten sind bis an den Westflügel, welcher von der Anstalt in eigenen Kosten ausgeführt wird, vollendet. Das Verwaltungsgebäude ist seit Mai 1913 bezogen. Abrechnung erfolgt 1914. Die Einnahmen von Fr. 19,850. 50 betreffen die Brandversicherungszahlung.

Art. 4. Bewilligung Fr. 7000. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 6244. 20. Vollendet. Garantiezahlungen erfolgen 1914.

Art. 5. Bewilligung des Grossen Rates vom 18. September 1911 und Einnahmen Fr. 300,050. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 244,174. 25. Der Neubau ist vollendet und auf Beginn des Wintersemesters 1913/14 bezogen worden. Restanzahlungen erfolgen 1914.

Nebenher ging die auf Fr. 30,000 veranschlagte, gleichzeitig mit den Bauarbeiten bewilligte Mobiliaranschaffung, worüber die Abrechnung ebenfalls 1914 folgt. Die Bezahlung erfolgte vorläufig aus Vorschusskredit A i 10; bis Ende Februar 1913 Fr. 26,280. 95.

Art. 6. Bewilligung Fr. 7000. Ausgaben bis Ende 1912 Fr. 6806. 05. Fertig. Abrechnung folgt 1914.

Art. 8. Bewilligung und Einnahmen Fr. 16,111. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 15,745. 30. Vollendet und bezogen. Abrechnung folgt 1914.

Art. 13. Bewilligung und Einnahmen Fr. 53,556. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 53,253. 30. Arbeiten fertig mit Ausnahme des Abbruches der alten Stadtmauer.

Art. 14. Bewilligung Fr. 4500. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 4172. 15. Die Saldozahlungen für die durch den Brand vom 30. November 1912 zerstörten Bauten erfolgen 1914.

Art. 17. Bewilligungen Fr. 17,000. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 13,371. 80. Vollendet.

Art. 20. Bewilligungen Fr. 141,966. 60. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 87,362. 10. Es handelt sich um Wiederaufbau des am 30. November 1912 abgebrannten Ökonomiegebäudes, Einbau von Dienstwohnungen und Erstellung von Schweineställen. Fr. 84,600 stehen von der Brandversicherungsentschädigung zur Verfügung. Fr. 35,500 bewilligte der Grosse Rat am 26. Juni 1913 auf Budgetkredit X D und Fr. 20,000 aus dem Anstaltsfonds der Armendirektion. Stall und Scheune sind dem Betrieb übergeben; die Wohn- und Flügelbauten und das Schweinestallgebäude sind im Rohbau vollendet.

Art. 31. Bewilligung Fr. 7100. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 6235. 65. Die Bureaus für das anthropometrische Amt sowohl, wie die Heizerwohnung, sind vollendet und bezogen. Abrechnung folgt 1914.

Art. 41. Bewilligung Fr. 10,000. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 105. Die Anlage ist im Betrieb. Abrechnung folgt 1914.

Art. 42. Grossratsbewilligung vom 26. Juni 1913 im ganzen Fr. 42,500. Davon Fr. 34,000 aus Rubrik X D 1, und Fr. 8500 leistet die Gemeinde. Auf Rechnung sind von letzterer Fr. 5300 einbezahlt worden. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 8500. Die Arbeiten sind in Ausführung.

Art. D 2. Wie im letztjährigen Bericht angegeben, musste für den auf Fr. 420,000 veranschlagten Bau der landwirtschaftlichen Schule Münsingen eine Vorschussrechnung eröffnet werden (vide D 4 d). Dieselbe verzeigt auf Ende 1913 an Bauausgaben Fr. 386,670, an welche aus Budgetrubrik X D 2 eine erste Jahresquote von Fr. 50,000 rückvergütet worden ist.

Der Bau wurde im Herbst 1913 dem Betrieb übergeben. Die Abrechnung folgt 1914.

Infolge der starken Inanspruchnahme des Kredites Art. 1, speziell durch Art. 5, Burgdorf Technikum, musste ein Vorschusskredit eröffnet werden (siehe Vorschussrechnung D, 3, a, S. 17 hiernach), welcher in der Rechnung pro 1914 gleich wieder getilgt wird.

Rubrik b:

Art. 3. Am 26. September 1910 erkannte der Grosse Rat für die Erstellung von 2 neuen Pavillons einen Baukredit von Fr. 600,000 auf Rechnung des Irrenfonds und einen solchen von Fr. 150,000 aus dem Lorylegat für die Erstellung eines Mittelbaues für eine psychiatrische Klinik, Poliklinik und Ärztewohnung. Die Bauten sind vollendet und dem Betrieb übergeben. Es sind damit 180 neue Betten geschaffen worden. Für die Möblierung wurden am 11. Februar 1913 Fr. 180,000 bewilligt. Die Ausgaben für den Bau betragen bis Ende 1913 zusammen Fr 723,875. 55; für die Möblierung Fr. 170,318. 90 (vide Vorschussrechnung A i 9). Die Abrechnungen erfolgen 1914.

Art. 4. Bewilligter Kredit Fr. 78,000. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 73,719. 55. Vollendet. Abrechnung folgt 1914. Mit diesen Bauten wurde für 33 Kranke Platz geschaffen.

Art. 5. Bewilligter Kredit und Ausgaben Fr. 2000. Die übrigen Kosten wurden aus dem Gutsbetrieb bestritten.

Art. 6. Für die Kanalisation der Waldau mit 1 Meterrohrleitung nach der Aare bei Worblaufen bewilligte der Grosse Rat am 3. Februar 1913, unter Annahme des späteren Anschlusses anderweitiger Interessenten, auf Irrenfonds einen Kredit von 290,000 Franken mit der Bestimmung, dass die Einkaufsgebühren Dritter diesem Fonds zufliessen sollen. Die Arbeiten sind in Ausführung begriffen und betrugen die Kosten bis Ende 1913 Fr. 227,657. 90.

Art. 7. Grossratsbewilligung vom 11. Februar 1913 Fr. 35,000. Kosten bis Ende 1913 Fr. 27,170. 15.

Art. 8. Grossratsbewilligung vom 8. Februar 1910 Fr. 65,000. Kosten bis Ende 1913 Fr. 62,787. 45. Erledigung folgt 1914.

Art. 9. Bewilligung Fr. 9900. Ausgaben bis Ende 1913 Fr. 8810. 80. In Ausführung.

Die Überschreitung des Budgetkredites um Franken 60,187. 20 ist durch entsprechende Mehrbeanspruchung des Irrenfonds gedeckt.

Die im Rechnungsjahr bewilligten Kredite betrugen:

für Rubrik X D 1 Fr. 408,548. 55
„ „ X D 3 Fr. 367,400. —

In D 1 figuriert als Hauptposten die Erweiterung des Lehrerinnenseminars Delsberg mit Fr. 260,000 (Grossratsbeschluss vom 17. Dezember 1913). Das Seminar soll in eine dreiklassige Lehranstalt ausgebaut werden, wobei das Internat für alle drei Klassen beibehalten bleibt. Die baulichen Arbeiten bestehen in der Erstellung eines mit dem gegenwärtigen Gebäude durch eine Laube verbundenen Neubaues als Lehrgebäude mit Schlafräumen und in entsprechender Einrichtung des jetzigen Gebäudes als Wohnung des Direktors und für Küche und Speisesaal. Neben der Bausumme von Fr. 260,000 ist ein Betrag von Fr. 38,500 für die Mobiliaranschaffung bewilligt.

In D 2 bilden die bereits vorbesprochene Kanalisation der Waldau und die Umgebungsarbeiten des dortigen Neubaues die Hauptobjekte. Ferner figurieren hierunter die Erstellung eines Wasserreinigers für die Irrenanstalt Münsingen, sowie der Umbau des sogenannten Blumenhauses daselbst.

Neue Projekte für Rechnung der Rubriken D 1 und 2 sind 1913 unter anderem folgende aufgestellt und vorgelegt, jedoch noch nicht endgültig erledigt worden:

Bern, Militäranstalten, Kaserne: Herstellung der Essräume. Devis 2 × Fr. 8000 = Fr. 16,000.

Bern, Militäranstalten, Kaserne: Neue Aborteinrichtungen. Devis 2 × Fr. 8800 = Fr. 17,600.

Bern, Postgasse 70: Neues Archivgebäude. Devis Fr. 163,000. Das Projekt wurde grundsätzlich gutgeheissen, die Beschlussfassung verschoben bis nach definitiver Erledigung der Frage über einen eventuellen Umbau des Rathauses.

Landorf, Erziehungsanstalt: Neue Scheune. Devis Fr. 35,000.

Bern, Obergerichtsgebäude: Erweiterung. Devis für einen Flügelanbau Fr. 115,000.

Für *Bureau- und Archivvermehrungen in den Amtshäusern für Grundbuchzwecke* wurde 1913 nichts ausgegeben. Die auf Ende 1912 bestandene Vorschussrechnung von Fr. 22,332. 25 ist in der Rechnung von 1913 amortisiert (vide A i 4, Vorschussrechnung hinten).

Ebenso der Vorschussposten von Fr. 4570. 10 für *Grundbuchbereinigungskosten* (A i 7).

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Hierfür ergibt sich folgende Zusammenstellung der Kreditverwendungen.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	175,000	—	1,114	—	176,159	—
2. Pfarrgebäude	80,000	—	463	80	80,423	95
3. Kirchengebäude	7,000	—	—	—	2,920	55
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	150	—	1,018	50
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	—	—	25,000	65
6. Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	—	—	—	—	26,500	—
Total	288,000	—	1,727	80	312,022	65

Kreditüberschreitung Fr. 22,294. 85, resultierend aus Posten 6, Loskauf der Pfrunden von Huttwil um Fr. 20,000, und von Courtelary um Fr. 6500.

Die Einnahme ad 1 rührt für einen Betrag von Fr. 1000 aus einer entsprechenden Übertragung aus dem Ratskredit her.

Die Zahl der für Hochbauarbeiten ausgestellten Anweisungen betrug 2693.

Mit dem vor einigen Jahren eingeführten System vollständiger Renovationen von Pfrundgebäuden bei Besteherwechsel wird mit gutem Erfolg fortgefahren. Es darf im Unterhalt der Staatsgebäude eine merkliche Besserung konstatiert werden, wenn auch hier und dort wegen mangelndem Kredit nicht allen Ansprüchen Genüge geleistet werden kann.

Für bewilligte, aber noch nicht abgerechnete Arbeiten bestehen auf 1. Januar 1914 folgende Verpflichtungen für neue Rechnung: für Rubrik C 1 Fr. 14,677. 10; für C 2 Fr. 7,176. 05; für C 3 Fr. 889; für C 4 Fr. 287. 50; für C 5 Fr. 4,212. 35.

Um eine rationelle Besorgung der Zentralheizungen in den Staatsgebäuden zu erzielen, haben wir, in Ausdehnung der letztjährigen Versuche bei der Hochschule in Bern, der Firma Calor & Frigor in Basel vorläufig für den Winter 1913/14 die Kontrolle dieser Heizungen in den Staatsgebäuden von Münchenbuchsee, Hofwil, Biel, Laufen und Aarwangen gegen fixe Gebühren übertragen. Anhand genauer Beobachtungen und Notierungen wird sich dann zeigen, ob und welche Vorteile aus dieser Neuerung erwachsen. Zur richtigen Beurteilung waren die letztjährigen Erfahrungen noch nicht genügend.

3. Schulhaus- und Anstaltsbauten von Gemeinden und Korporationen.

Für 61 Schulhäuser und 10 Armenanstalten und Krankenhäuser sind zuhanden der zuständigen Direktionen des Unterrichts, des Armenwesens und der Sanität die Projekte und Abrechnungen begutachtet und die Kollaudierung besorgt worden.

4. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Gemäss Art. 7, 9 und 18 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und von baupolizeilichen Vorschriften, sowie Gesetz vom 4. November 1900 betreffend Arbeiterschutz und Gesetz vom 3. November 1907 betreffend Revision des erwähnten § 18 erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion folgenden derartigen Vorlagen von Gemeinden die Genehmigung:

Huttwil, Alignementsplan, Abänderung; Verlegung des Verbindungsweges Kronengässli.
Merzligen, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftstation.
Madretsch, Alignementsplan für das Linden- und Blumenrainquartier.
Köniz, Alignementsplan für das Liebefeld, Abänderung.
Goldiwil-Thun, Alignementsplan für die Bächimatte.
Biel, Alignementsplan Ostquartier.
Bern, Storchengässchen, Alignementsplan.
Kirchlindach, Baureglement.
Bern, Neubrückstrasse, Alignementsplan vom Eilgut bis Bremgartenwald.
Langenthal, Baureglement nebst Verordnung betreffend die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze, sowie Verordnung zur Verhütung von Unfällen bei Bauten.
Spiez-Hondrich-Strasse, Alignementsplan.
Thun, Alignementsplan für das Mühlegässchen.
Köniz, Alignementsplan für Wabern, Abänderung.
Thun, Alignementsplan für das Grabengut; Abänderung des Planes über die Besitzung Itten an der Länggasse und Strassenzug durch die Besitzung Schmid-Liebi; Abänderung des Alignementes der Länggassstrasse.
Tavannes, Wasserversorgungsreglement.
Bleienbach, Wasserversorgungsregulativ.
Bözingen, Alignementsplan, Abänderung.
Interlaken, neues Alignement für die Höhestrasse und Jungfraustrasse bei der Besitzung Häsler.
Biel, Alignementsplan an der Hinter-, nunmehr Molzgasse, Nidaugasse und Dufourstrasse/Nidaugasse, Abänderung.
Vendlincourt, Wasserversorgungsreglement.
Epauvilliers, Wasserversorgungsreglement.
Perrefitte, Elektrizitätsreglement.
Bümpliz, Wasserversorgungsreglement.
Schwarzenburg, Regulativ für die Wasserversorgung.
Kappelen, Wasserversorgungsreglement, II. Nachtrag.
Matten, Alignementspläne für die Strassenanlagen auf dem Aegertenfeld, für das Wengelackergässli und die Nussbaumstrasse zwischen der Kupfergasse und der Juheigasse.
Interlaken, Alignementspläne für die Turnhallen- und Rothornstrasse, Abänderung.
Bern, Alignementsplan für die Schänzlistrasse, Abänderung.
Spiez, Alignementspläne für die Strassen am Spiezberg und für die Rütistrasse.
Lyss, Alignementsplan, Abänderung am Hirschenplatz.
Bern, Alignementsplan für die Rabbenthalstrasse, Abänderung.
Münsingen, Alignementsplan der Schulhausgasse vom Tägertschi-Stationsweg bis Mittelgasse, Abänderung.
Kirchberg-Bütikofen, Baureglement.
Oberburg, Baureglement.
Rüegsau, Baureglement.
Langenthal, Alignementspläne nebst Bestimmungen für das untere Kreuzfeld und für die Haldenstrasse.
Iseltwald, Wasserversorgungsreglement.
Steffisburg, Alignementspläne für das Schwäbis- und Glockenthalquartier, Abänderungen.
Thun, Alignementspläne für die Bächimatte an der Aare oberhalb Thun und Besitzung G. Schmid-Liebi.
Delsberg, Alignementsplan für das Quartier „Pré Monsieur".
Madretsch, Alignementsplan für die Waldrainstrasse, Abänderung.
Thun, Alignementsplan für die Länggassstrasse, Abänderung.
Aegerten, Elektrizitätsreglement.

Interlaken, Verordnung über die Beschaffenheit der Schlafräume.
Burgdorf, Kanalisationsverordnung.
Bern, Verordnung zum Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen bei Bauten.
Muri, Alignementsplan des Melchenbühlgässli zwischen der Thunstrasse in Muri und der Worbstrasse in Thoracker, Abänderung.

5. Baupolizei.

30 Baupolizeigeschäfte wurden von der Baudirektion nach §§ 11 und 12 des Baudekretes vom 13. März 1900 erstinstanzlich entschieden, und 40 wurden auf ihren Bericht und Antrag gemäss § 13 vom Regierungsrat oberinstanzlich behandelt. Auch dieses Jahr sah sich die Baudirektion veranlasst, den Regierungsstatthaltern für sich und zuhanden der Gemeindebehörden durch Zirkular eine gewissenhaftere Handhabung der Baupolizei anzuempfehlen, namentlich verlangend, dass jeweilen richtige Pläne und Bescheinigungen der Gemeindebehörden über Berührung öffentlich-rechtlicher Interessen ausgestellt werden. Ferner wurde auch Anweisung erteilt über das Verfahren im Falle von provisorischen Bewilligungen. Es scheint nun insofern etwas besser geworden zu sein, als unseres Wissens doch weniger ohne vorherige Bewilligung gebaut wird.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Art.	Gegenstand	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Budgetkredit F 1	260,000	—	—	—
1.	Beatenbergstrasse, IV. Klasse, Korrektion Bahnstation-Kirche	—	—	2,935	—
2.	Aareübergang Bern-Aarberg, Halenbrücke und Zufahrten	—	—	37,700	—
3.	Nieder-Goldbach-Ranflüh-Staatsstrasse, Farbschachenbrücke, Umbau	—	—	3,679	55
4.	Adelboden Dorfstrasse, IV. Klasse, Korrektion Beausite-Schlegeli	—	—	1,915	—
5.	Bern Kirchenfeldbrücke, Verstärkung	—	—	15,800	—
6.	Busswil-Worben-Strasse und Brücke, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,622	15
7.	St. Immer-Pontins-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	8,800	—
8.	Pruntrut-Delle-Staatsstrasse, Korrektion zu Courchavon	280	—	2,500	—
9.	Röschenz-Metzerlen-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	12,015	—
10.	Erlach-St. Johannsen-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	5,800	45
11.	Grünen-Sumiswald-Staatsstrasse, Kanalisation	—	—	51	45
12.	Heimiswil-Lueg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	8,013	90
13.	Wynigen-Hofholz-Strasse, IV. Klasse, Neubau Schwanden-Hofholz	—	—	2,285	85
14.	Zweilütschinen-Grindelwald-Staatsstrasse, Korrektion in der Schwendi	—	—	323	—
15.	Saanen-Gstaad-Staatsstrasse, Kanalisation zu Gstaad	—	—	2,255	—
16.	Steffisburg-Schwarzenegg-Staatsstrasse, Korrektion im obern Emberg	—	—	19,989	50
17.	Münsingen-Dornhalden-Staatsstrasse, Kanalisation in Münsingen	—	—	600	—
18.	Courrendlin-Staatsstrassen, Korrektion und Kanalisation	—	—	1,500	—
19.	Damphreux-Lugnez-Staatsstrasse, neue Brücke	—	—	218	85
20.	Crémines, Bahnhofstrasse IV. Klasse, Neubau	—	—	8,500	—
21.	Hindelbank-Staatsstrassen, Korrektion im Dorf	—	—	75	—
22.	Nieder-Goldbach Huttwil-Staatsstrasse, Trottoir und Schalen in Huttwil	—	—	2,197	60
23.	Bahnhofstrasse IV. Klasse zu Sumiswald, Neubau	—	—	2,475	—
24.	Oberönz-Steinhof-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,997	25
25.	Aare- und Kanalbrücken zu Berken, IV. Klasse, Neubau	—	—	10,000	—
26.	Mamishaus-Furen-Gambach-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	10,000	—
27.	Köniz-Nieder-Muhlern-Untergschneit-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,210	35
28.	Bätterkinden-Ruppoldsried-Strasse, IV. Klasse, Korrektion in Limpach	—	—	1,638	65
29.	Merligen-Sigriswil-Strasse IV. Klasse zu Merligen, Neubau	—	—	2,480	—
30.	Meiringen-Falchern-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
31.	Frutigen-Kandersteg-Staatsstrasse, Korrektion in Frutigen	—	—	58	20
32.	Brückenuntersuchungen im Kanton Bern	—	—	310	—
33.	Dürrenroth-Oberwald-Strasse IV. Klasse, Neubau	—	—	134	25
34.	Hilterfingen-Schwendi Weg, IV. Klasse, Korrektion	—	—	1,000	—
35.	Ostermundigen-Vechigen-Staatsstrasse, Verlegung in Ostermundigen	600	—	—	—
36.	Limpachthal-Lyss-Strasse IV. Klasse, Korrektion	—	—	8,000	—
	Übertrag	260,880	—	184,081	—

Art. Gegenstand	Einnahmen Fr.	Rp.	Ausgaben Fr.	Rp.
Übertrag	260,880	—	184,081	—
37. Gstaad-Lauenen-Staatsstrasse, Korrektion in Gstaad	700	—	12,940	95
38. Gerzensee-Klapf-Belpberg-Strasse IV. Klasse, Korrektion	—	—	481	20
39. Thun-Oberhofen-Staatsstrasse, Korrektion zu Oberhofen	—	—	2,500	—
40. Meiringen Grosse Scheidegg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
41. Spiez-Staatsstrasse, Hauszurücksetzung	—	—	250	—
42. Gstaad-Gsteig-Staatsstrasse, Hausabbruch	—	—	100	—
43. Habkern-Strasse IV. Klasse, Neubau	—	—	580	—
44. Gsteig-Gsteigwiler-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
45. Frutigen-Adelboden-Staatsstrasse, Erweiterung bei der Linterfluh	—	—	8,642	—
46. Sumiswald-Dürrgraben-Strasse IV. Klasse, Neubau	36	—	3,015	20
47. Delsberg-Soyhières-Staatsstrasse, Kanalisation in Delsberg	—	—	1,130	—
48. Oberstocken-Blumenstein-Staatsstrasse, Korrektion in Blumenstein	453	—	2,027	25
49. Büren-Oberwil-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	5,054	70
50. Laufen-Augenstein-Strasse, Kanalisation in Grellingen	—	—	2,267	40
51. Diemtigthalstrasse, IV. Klasse, Umbau der Twirrengrabenbrücke	—	—	474	50
52. Bern-Aarberg, Halenbrücke, Chaussierung	—	—	3,000	—
53. Lyss-Worben-Staatsstrasse, Hauszurücksetzung in Lyss	—	—	500	—
54. Golaten-Oltigen Aareübergang, IV. Klasse, Projektkosten	—	—	500	—
55. Frutigen-Adelboden-Staatsstrasse, Erweiterung zu Frutigen	—	—	40	25
56. Langenthal-Aarwangen-Staatsstrasse, Trottoiranlage in Langenthal	—	—	250	—
57. Oberbalm-Bach-Strasse IV. Klasse, Neubau	—	—	3,000	—
58. Worblaufen-Wegmühle-Deisswil-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,500	—
59. Mittelstrasse zu Langenthal, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,700	—
60. Aarwangen-Niederbipp Staatsstrasse, Korrektion im Längwald	—	—	1,000	—
61. Krattighalden-Unterseen-Staatsstrasse, Umbau der Eibachbrücke	—	—	1,552	20
62. Gunten Schulhausstrasse, IV. Klasse, II. Teil, Korrektion	—	—	400	—
63. Diemtigthalstrasse, IV. Klasse, Umbau der Wampflenbrücke	—	—	500	—
64. Diemtigthalstrasse, IV. Klasse, Umbau der Narrenbachbrücke	—	—	703	—
65. Niederried-Aarebrücke mit Zufahrten, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
66. Lüscherz-Hagneck-Staatsstrasse, Korrektion	—	—	77	50
67. Pruntrut-Delle-Staatsstrasse, Korrektion zu Courtemaîche	—	—	297	50
68. Pruntrut-Bressaucourt-Staatsstrasse, Hauszurücksetzung	—	—	400	—
69. Pruntrut, Bahnhofstrasse, Staatsstrasse, Trottoiranlage	—	—	500	—
70. Utzigen-Radelfingen-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	2,500	—
71. Albligen-Hergisberg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	4,100	—
Total	262,069	—	262,064	65

Restanz Fr. 5. 65.

Über die wichtigeren Bauten ist folgendes anzuführen:

Die durch Grossratsbeschluss vom 19. Februar 1912 mit 40 % subventionierte Korrektion der *Beatenbergstrasse* musste wegen entstandenen Schwierigkeiten neu vergeben werden. Ihre Fertigstellung wird 1914 erfolgen. Damit wird dann diese Strasse durchgehend korrigiert sein.

Die *Halenbrücke ist mit den Zufahrtsstrassen von Bern und von Herrenschwanden* am 13. September 1913 dem Betrieb übergeben worden. Die Brückenfahrbahn wurde in Aeberli-Macadam erstellt. Die vorherige Belastungsprobe der Brücke hat ein befriedigendes Resultat ergeben. Die Fertigstellung der später angefangenen Uettligenanfahrt zieht sich ins Jahr 1914 hinüber. Die Abrechnung über das ganze Unternehmen, dessen Kosten voraussichtlich im Rahmen der bewilligten Kredite bleiben werden, wird 1914 erfolgen.

Die *Verstärkung der Kirchenfeldbrücke* ist im ganzen programmgemäss — mit möglichst geringer Verkehrseinschränkung — zur Durchführung gelangt. Die Brücke konnte am 16. Dezember 1913 vollständig wieder dem Betrieb übergeben werden, und auch der Tram verkehrt nun ohne Anstand auf Doppelgeleise darüber. Ausstehend ist noch der Neuanstrich, welcher im Frühjahr 1914 erfolgen wird. Alsdann kommen noch neue, entsprechendere Maste der elektrischen Leitung zur Aufstellung. Die Abrechnung, welche sich voraussichtlich im Rahmen der bewilligten Kredite bewegen wird, erfolgt 1914.

Die Röschenz-Metzerlen-Strasse ist fertigerstellt und alsdann an Solothurn das Gesuch gestellt worden, es möchte auch das dortseitige Anschlussstück ausgeführt werden. Die Abrechnung erfolgt 1914. Auch die Winigen-Hofholz- und die Heimiswil-Lueg-Strassen sind fertig, desgleichen die Schwarzenegg-strasse im Emberg und die Crémines-Bahnhofstrasse.

In Hindelbank kann wegen Expropriationsschwierigkeiten erst ein Stück gemacht werden. Die Bahnhofstrasse Sumiswald, die Aare- und Kanalbrücken zu Berken, die Mamishaus-Fuhren-Strasse sind fertig; das Willigen-Falchern-Strässchen in Ausführung.

Der Posten 32, Brückenuntersuchungen, ist vorläufig zum Abschluss gelangt; von Ingenieur Dr. Probst sind die Resultate in Schrift und Zeichnung abgeliefert worden.

Für die Dürrenroth-Oberwald-Strasse sind die Beiträge von Bund und Staat (Bau- und Forstdirektion) in diesem Jahr bewilligt worden; die Ausführung erfolgt 1914. Von der Limpachtalstrasse ist die dringendste Sektion ausgeführt; ebenso die Korrektion der Lauenenstrasse in Gstaad. Die Strasse von Meiringen auf die Grosse Scheidegg ist längst fertig, die Beitragszahlungen des Staates mussten aber auf mehrere Jahre verteilt werden. Die Gsteigwilerstrasse ist fertig. An der Adelbodenstrasse wird sukzessive an der Erweiterung gearbeitet; leider finden an derselben nicht selten Abstürze statt. Die Sumiswald-Dürrgraben-Strasse, die Büren-Oberwil-Strasse sind in Arbeit. Oberbalm-Bach wurde angefangen; ebenso Worblaufen-Deisswil (teilweise schon früher mit der Worblentalbahn).

Die Aarebrücke nebst Zufahrten zu Niederried wurde mit dem Kallnachwerk der Bernischen Kraftwerke fertigerstellt und dem Betrieb übergeben. Angefangen wurde die Utzigen-Radelfingen-Strasse, vollendet die Albligen-Hergisberg-Strasse.

Neue Strassen- und Brückenbaubewilligungen erfolgten im Jahr 1913 in 35 verschiedenen Posten im Gesamtbetrag von Fr. 408,877 zu Lasten des Staates. Darunter die Strassenkorrektion in Gstaad mit Fr. 14,300; die Strassenkorrektion Büren-Oberwil mit Fr. 30,000; die Limpachtalstrasse mit Fr. 15,000; die Oberbalm-Leimen-Bach-Strasse mit Fr. 15,200; die Korrektion der Bern-Neubrück-Strasse mit Fr. 59,600, nebst Unterhaltsloskauf Fr. 80,400; ferner Spiez-Hondrich-Strasse Fr. 23,400; Halenbrücke-Zufahrten Fr. 13,300 (Erhöhung); Simmengrabenbrücke, Neubau Fr. 64,000; Worblaufen-Wegmühle-Deisswil Fr. 33,600; Brügg, Kanalbrücke, Verstärkung Fr. 20,000; Wislisaubrücke, Neubau Fr. 23,800; Dürrenroth-Oberwaldstrasse Fr. 17,680.

Die durch noch unerledigte Bewilligungen der Oberbehörden bis Ende 1913 geschaffenen Verpflichtungen betragen zusammen . . Fr. 1,469,567. 35

Die Vorschussrechnung für Strassen- und Brückenbauten auf Budgetkredit X F beträgt auf Ende 1912 . . . . . „ 732,856. 54

Somit Gesamtbelastung des Kredites X F auf Ende 1913 rund . Fr. 2,202,400. —

Über den Stand der Vorschüsse für die Halenbrücke, die Kirchenfeld-, die Aarebrücke zu Brügg und die Simmengrabenbrücke gibt die Vorschussrechnung Auskunft.

Diese grösseren, dringlichen Bauten konnten nicht auf den ordentlichen Budgetkredit ausgeführt werden; es mussten für sie Vorschussrechnungen eröffnet werden, welche nach aufgestelltem Amortisationsplan längstens innert 10 Jahren aus dem Budgetkredit getilgt werden sollen.

Zurzeit sind noch 100 Strassenbaugeschäfte mit einer Gesamtvoranschlagssumme von rund Fr. 9,000,000 anhängig.

Verbesserung schlechter Staatsstrassen.

Auf Rechnung des der Baudirektion durch Grossratsbeschluss vom 30. November 1910 bewilligten Extrakredites von . . . . . Fr. 500,000. —

für Verbesserung schlechter Staatsstrassen sind im Berichtsjahr . . „ 68,337. 02

verausgabt worden (Vorschussrubrik D 4 k).

Bis Ende 1913 waren im ganzen verausgabt . . . . . „ 432,530. 73

verbleiben vom Gesamtkredit noch „ 67,469. 27

Die 1913 ausgeführten Arbeiten betreffen in der Hauptsache Walzungen in den verschiedensten Kantonsteilen.

2. Unterhalt.

Budgetrubrik	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	580,000	—	98	—	577,694	30
2. Strassenunterhalt	500,000	—	27,050	50	531,594	60
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	100,000	—	—	—	138,208	25
4. Verschiedene Kosten	15,000	—	1,325	40	21,394	65
Total	1,195,000	—	28,473	90	1,268,891	80
Ausgabenüberschuss	.	.	.	.	45,417	90

(Minderausgaben auf E 1 Fr. 2207. 70; Mehrkosten auf E 2 Fr. 4544. 10; auf E 3 Fr. 38,208. 25 und auf E 4 Fr. 5069. 25).

Die Mehrkosten auf E 2 resultieren aus dem Missverhältnis zwischen den modernen Anforderungen an den Strassenunterhalt und dem dafür zugemessenen Kredit. Zu dem gegenüber früher allgemein verteuerten Unterhalt kam noch der Umstand, dass die zwei letzten Winter dafür sehr ungünstig waren. Die Klagen über ungenügenden Zustand der Strassen machen sich übrigens nicht etwa bloss im Kanton Bern geltend, sondern auch an Orten und in Ländern, wo man bisher im Strassenwesen an erster Stelle zu stehen meinte. Man suchte mit den vorhandenen Krediten das Mögliche zu tun. Die Einnahmen auf E 2 bestanden in Gebühren für die Benützung der Staatsstrassen für Wasser- und andere Leitungen und Anlagen, in Vergütungen für Miete von Strassenwalzen, Steinbrechern durch Gemeinden etc.

Die Überschreitung auf E 3 kann gewissermassen als normal bezeichnet werden. Der Kredit von Franken 100,000 vermag kaum für ganz günstige Jahre zu genügen. Im Berichtsjahr mussten noch Arbeiten ausgeführt werden, welche durch die Hochwasser von 1910 und 1912 verursacht worden waren. Auf dieser Rubrik figurieren auch die Schwellenkosten des Staates an Gewässern längs oder unter den Strassen, welche in Verbindung mit den Korrektionen oder Verbauungen der Gewässer entstehen. Die Hälfte der Kosten auf Rubrik X E 3 betrifft das Oberland.

Die Überschreitung auf X E 4 rührt von der Übernahme der, der Militärdirektion gehörenden Maschinen und Werkzeuge in der Reparaturwerkstätte im Zeughaus durch die Baudirektion her. Diese Werkstätte hat damit die notwendige Ausstattung und Raumvermehrung erfahren, um die Strassenwalzen, Steinbrecher, Lokomobile und Autos des Staates durch sein Personal selbst richtig instand zu halten. Das im Frühling, Sommer und Herbst draussen auf den Strassen beschäftigte Personal hat hier im Winter die Maschinen instand zu stellen.

Die folgenden zahlenmässigen Zusammenstellungen mögen noch verschiedene Details des Strassenunterhalts zur Darstellung bringen.

Wegmeisterpersonal.

A. Oberwegmeister.

Oberingenieurkreis I, 8; Kreis II, 7 und Kreis III, 7, total 22 Oberwegmeister. Die Anzahl hat sich durch Neueinteilung des ehemaligen III. Ingenieurbezirks gegen früher um eine Stelle vermindert. Im Amt Interlaken wurde an Stelle des demissionierenden Blatter, Herr Christian Frutiger, ehemaliger Sekretär des Bezirksingenieur I, zum Oberwegmeister ernannt.

B. Wegmeister.

a. Auf Staatsstrassen.

	Klasse						Total Wegmeister	Total wöchentliche Arbeitstage
	I	II	III	IV	V	VI		
Oberingenieurkreis I	39	34	13	12	1	—	99	496
„ II	125	35	8	2	1	—	171	965
„ III	128	18	1	2	—	—	149	868
Total	292	87	22	16	2	—	419	2329

b. Auf Strassen IV. Klasse nach Gesetz vom 20. November 1892.

Oberingenieurkreis I	—	2	6	17	7	—	32	99
„ II	6	4	15	13	7	1	46	170
„ III	8	—	—	2	—	—	10	54
Total	14	6	21	32	14	1	88	323

c. Auf Staatsstrassen und Strassen IV. Klasse gemeinsam.

Oberingenieurkreis I	—	—	—	—	—	—	—	—
„ II	13	2	1	—	—	—	16	92
„ III	22	—	—	—	—	—	22	132
Total	35	2	1	—	—	—	38	224
Total a, b und c	341	95	44	48	16	1	545	2876

Wegmeisterbesoldungen.

	Kreis I		Kreis II		Kreis III		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a) Oberwegmeister	11,423	—	17,520	—	14,390	—	43,333	—
b) Wegmeister auf Staatsstrassen	94,363	90	187,379	85	179,584	75	461,328	50
c) Wegmeister auf Strassen IV. Klasse . .	18,324	25	33,154	85	20,042	—	71,521	10
Total	124,111	15	238,054	70	214,016	75	576,182	60
Kosten per Strassenkilometer *a* und *b* . .	185	78	254	72	242	21	232	06
Kosten per Strassenkilometer IV. Klasse *c* .	116	43	137	69	180	41	140	44

Die Differenz der Totalkosten gegenüber der allgemeinen Rechnung oben rührt von weggelassenen kleinern Ausgaben für Ausrüstungsgegenstände her.

Strassenlängen.

Oberingenieurkreise	Staatsstrassen	Strassen IV. Klasse mit Staatswegmeistern	Total
	km	km	km
Kreis I	569.429 [1])	157.889 [2])	726.818
„ II	804.402 [3])	240.787 [4])	1045.189
„ III	800.847	111.094	911.941
Total	2174.678	509.270	2683.948

[1]) Strassentausch zu Reichenbach bei Frutigen; Strassenübernahme Meiringen-Willigen 360 Laufmeter.
[2]) Übernahme von Lauterbrunnen-Wengen 2532 Laufmeter; Amsoldingen-Stocken 3379 Laufmeter.
[3]) Übernahme Riggisberg-Rütti (Abweg Gurnigel) 5200 Laufmeter.
[4]) Abgang Riggisberg-Rütti (Abweg Gurnigel) 5200 Laufmeter.

Strassenunterhalt.

	Strassenlängen	Rubrik E 2				Rubrik E 3			
		Gesamtkosten		Kosten per km		Gesamtkosten		Kosten per km	
	km	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Kreis I	569.429	139,549	85	245	07	71,321	10	125	25
„ II	804.402	196,481	30	244	25	51,803	45	64	40
„ III	800.847	168,512	95	210	42	15,083	70	18	84
Total resp. Durchschnitt	2174.678	504,544	10	231	48	138,208	25	63	55

	Durchschnittliche Kosten per km							
	X E 1		X E 2		X E 3		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Kreis I	185	78	245	07	125	25	556	10
„ II	254	72	244	25	64	40	563	37
„ III	242	21	210	91	18	84	471	96
Durchschnitt	232	06	244	45	63	55	540	06

Kiesverbrauch.

	Gerüstet durch			Ankauf	Vorrat 1912 resp. 1914	Total	Davon Rundkies	Pro km
	Wegmeister	Hülfsarbeiter	Steinbrecher					
	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³
Kreis I	2,286	2,609	1,334	8,989	1,166	16,384	4,584	28.8
„ II	14,925	10,383	2,767	4,991	4,851	28,215	21,951	35.1
„ III	7,177	8,562	1,193	4,665	3,204	24,801	3,204	31.0
Total	24,388	21,554	5,294	18,645	9,221	69,400	29,739	31.9

Kosten der Kiesrüstung per m³.

	Wurfkies	Schlagkies	Brechkies
	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I	2.95	4.65	3.20 bis 4.—
„ II	2.60 bis 3.—	3.60 bis 4.60	3.30 bis 3.50
„ III	1.33	2.95	3.20

Strassenwalzungen.

a. Mit Dampfwalzen wurden gewalzt:

	Strasse		Material	Walzstunden	Kosten	per Lfm.	per m² Strasse	per m³ Material
	Laufmeter	m²	m³					
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I	7,200	30,490	1,287	855	13,770.—	1.90	—.45	10.70
„ II	1,100	9,900	323	170	3,025.—	2.75	—.30	9.37
„ III	27,219	124,441	8,678	5,660	84,7[illegible]9.60	3.11	—.69	9.76
Total resp. Durchschnitt	35,519	164,831	10,288	6,685	101,534.60	2.86	—.62	9.87
b. Mit Pferdewalze:								
Kreis II	16,420	96,880	2,424	.	22,058.40	1.35	—.22	9.10

Für **Staubbekämpfung** kam nur Wasser zur Verwendung. An Gemeinden werden für solche Arbeiten — exklusive Anschaffungskosten — 50 % Staatsbeitrag ausgerichtet.

Über die Behandlung von Gesuchen um Gestattung und Subventionierung von *Trottoiranlagen längs Staatsstrassen* hat die Direktion bestimmte Regeln aufgestellt. Die Zweckmässigkeit solcher Anlagen steht ausser Zweifel und sollen solche daher vom Staat auch, soweit zulässig, durch Überlassung von Strassenboden, Schalenanlagen und Subventionierung erleichtert werden; für die Strasse muss noch genügende Breite für den Fahrverkehr verbleiben, im allgemeinen wenigstens 6 m.

Den *Gemeinden werden auf Wunsch die Strassenwalzen des Staates,* wo tunlich, für ihre Strassen zur Verfügung gestellt, um diese Maschinen allseitig möglichst nutzbringend zu machen.

Der Société touriste du Numérotage des routes in Genf wurde die Bewilligung erteilt, an den *Strassen im Kanton Bern Postamente mit Nummerntafeln etc.* anzubringen, welche dem allgemeinen Verkehr als Wegweiser zugute kommen sollen.

Strassenpolizei.

Der Automobilverkehr auf den Thunerseestrassen war Gegenstand mehrfacher Verhandlungen in Presse und Versammlungen. Durch Regierungsratsbeschluss vom 18. Februar 1913 wurde derselbe für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 dahin geordnet, dass die linksufrige Strasse dem Verkehr ganz, die rechtsufrige mit Ausnahme des Sonntags von 10 Uhr morgens bis 5 Uhr abends geöffnet sein sollte. Zulässige maximale Fahrgeschwindigkeit für die linksufrige 25 km, für die rechtsufrige Strasse 20 km. Für letztere wurden Kontrollstationen vorgesehen.

Infolge der Strassenbahnanlage und der dadurch bedingten Verkehrsbeschränkung auf der rechtsufrigen Strasse kam hier der Verkehr und die beschlossene Regelung nur zum kleinen Teil zur Durchführung.

Für die gleiche Zeit wurde der Autoverkehr auf der Frutigen-Kandersteg-Strasse bis Bühlbad — mit Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 20 km per Stunde — freigegeben, für die Dorfstrecke vom Bühlbad einwärts verboten. Für elektrische Hotelautos in Kandersteg wurden vom Regierungsrat 5 Einzelbewilligungen erteilt.

Die Lenk-Oberried-Strasse wurde für den Autoverkehr verboten.

Für den *ganzen Kanton* ist ein *Verzeichnis der Strassen mit beschränktem Automobilverkehr für die angegebene Zeit* — 1. April 1913 bis 31. März 1914 — aufgestellt und dem eidgenössischen Departement des Innern eingereicht worden, welches alsdann ein solches für die ganze Schweiz ausarbeitete und, mit Karte versehen, zur Abgabe an Interessenten drucken liess. Das gleiche Verfahren ist grundsätzlich für die Zukunft in Aussicht genommen, um so nach und nach zu möglichster Klarheit und einheitlicher Regelung zu gelangen, soweit es auf dem Boden des Konkordates möglich ist.

Dem schweizerischen Automobilklub, Sektion Genf, wurde unter bestimmten Vorbehalten das Befahren der Grimselstrasse für den 20. September bewilligt, ebenso dem Automobilklub Freiburg für die Bruchbergstrasse. Die Fahrten verliefen ohne jeden Unfall.

Für den Postautomobilkurs auf der Freiburg-Schwefelberg-Strasse wurde die Bewilligung erteilt.

8 Ärzte haben Spezialbewilligungen für das Befahren sonst verbotener Strassen erhalten, ebenso einzelne Krankentransporte von und nach Heiligenschwendi.

Auch für verschiedene Velorennen wurden, wenn auch ungern, die Bewilligungen erteilt.

Bewilligungen erfolgten ferner für die *Ausübung des Wintersportes* auf der Zweisimmen-Saanen-Strasse, der Frutigen-Kandersteg- und der St. Immer-Strasse.

An *andern strassenpolizeilichen Geschäften* wurden behandelt: Hausbauten an Strassen 72 (45 durch den Regierungsrat, 27 durch Verfügung der Baudirektion). Elektrische und andere Leitungen 16 (kleinere Geschäfte werden vom Tiefbauamt direkt erledigt). Steinsprengungen 5.

Betreffend Holz- und andere Ablagerungen wurden bestimmte Vorschriften erlassen.

Endlich kamen verschiedene *Gemeindereglemente* für die örtliche Regelung des Strassenverkehrs und das Strassenwesen überhaupt, sowie Weg- und Brückenreglemente und -moderationen zur Behandlung.

E. Wasserbau.

1. Wasserbauten.

Art.	Gegenstand	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Budgetkredit G 1	320,000	—	—	—
	a. Bauten des Staates.				
1.	Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	—	—	1,938	55
2.	Verschiedene Objekte	2,166	20	9,898	75
	b. Bauten der Gemeinden mit Kantonsbeiträgen.				
3.	Aare Meiringen-Brienzersee, Unterhalt der Schwellenbauten	—	—	3,921	20
4.	Dorfbach zu Oberdiessbach, Ufermauer	—	—	1,923	50
5.	Gürbe im Thal, Schwellenarbeiten	—	—	500	—
	c. Bauten der Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.				
6.	Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	37,329	—	13,182	90
7.	Wildbäche zu Wengi bei Reichenbach, Verbauung	—	—	28,141	55
8.	Wetterbach zu Kandersteg, Verbauung	—	—	692	—
9.	Gürbekorrektion Quellengebiet-Belp	37,395	36	38,121	30
10.	Trame zu Tramelan, Korrektion	4,500	—	15,000	—
11.	Dorfbach zu Oberwil bei Büren, Korrektion	—	—	1,868	20
12.	Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr	52,000	—	99,381	05
13.	Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze Solothurn	221,143	55	306,752	60
14.	Kanderkorrektion Engstligen-Stegweid bei Spiez	54,824	55	57,762	75
15.	Simmenkorrektion zu St. Stephan	—	—	55,483	80
16.	Aare und Zulg, Ausbau der Zulgmündung	—	—	8,818	50
17.	Lütschinenkorrektion Wilderswil-Brinzersee	10,000	—	24,605	70
18.	Bundergraben zu Kandergrund, Verbauung	39,900	—	57,899	60
	Übertrag	779,258	66	725,891	95

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	779,258	66	725,891	95
19. Sensekorrektion von Schwarzwasser-Saane	22,725	06	28,606	98
20. Schwarzwasser in der Gemeinde Rüschegg, Verbauung	6,217	52	9,640	25
21. Trub und Zuflüsse, Verbauung	24,685	35	38,682	20
22. Krummbach zu Lenk, Verbauung	—	—	8,180	50
23. Hugeligraben zu Saanen, Verbauung	—	—	2	65
24. Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	—	—	12,955	80
25. Lauenenbach zu Gstaad, Verbauung	22,624	10	10,556	25
26. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	2,771	30	4,699	05
27. Kirrelkorrektion im Diemtigtal	10,000	—	10,923	90
28. Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	—	—	153	60
29. Lombachverbauung, oberer Lauf	9,900	—	3,514	05
30. Lombachverbauung, unterer Lauf	—	—	3,632	20
31. Wydenbach zu Worb, Korrektion	—	—	11	40
32. Worblenbach zu Worb, Korrektion	—	—	7	75
33. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	21,200	—	23,092	97
34. Erlibach im Kienthal, Verbauung	6,212	33	2,879	15
35. Pery Wildbäche, Verbauung	10,000	—	17,752	—
36. Sundbach zu Sundlauenen, Verbauung	4,403	75	278	05
37. Leimbach zu Frutigen, Verbauung	10,000	—	—	—
38. Schüpfligraben zu Faulensee, Verbauung	5,000	—	5,781	15
39. Dorfbach zu Oberbipp, Verbauung	—	—	6	75
40. Ilfiskorrektion Kröschenbrunnen-Emmenmatt	15,000	—	17,438	55
41. Dorfbach zu Münsingen, Korrektion	10,000	—	10,000	—
42. Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	3,272	—	3,751	40
43. Klöpfligraben zu Mühlenen, Verbauung	10,000	—	10,000	—
44. Dürrbach bei Bowil, Verbauung	4,481	70	4,481	70
45. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	664	15	664	15
46. Lyssbach zu Lyss, Korrektion	14,150	—	14,150	—
47. Doubskorrektion zu Ocourt	—	—	562	20
48. Zulgkorrektion Müllerschwelle-Bernstrasse	3,500	—	3,500	—
49. Scheulte zu Vicques, Korrektion	—	—	3,695	18
50. Kurzengraben bei Wasen, Verbauung	336	—	348	—
51. Kurzeneigraben, Verbauung auf der Kurzeneialp	1,900	—	1,912	—
52. Hornbach-Verbauung	5,570	—	6,425	25
53. Grüne, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	9,500	—	9,777	05
54. Lauibach zu Meiringen, Verbauung	3,130	—	3,130	—
55. Birs und Sorne zu Delsberg, Korrektion	—	—	1,171	65
56. Saanekorrektion zu Gstaad	—	—	9,722	25
57. Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	—	—	3,300	—
58 Hünibach bei Hilterfingen, Verbauung	—	—	3,644	60
59. Zulgkorrektion bei Steffisburg, Müllerschwelle-Gumm	—	—	800	—
60. Schlangenwinkelgraben zu Signau, Verbauung	—	—	136	85
61. Lauenengraben zu Hohfluh, Verbauung	—	—	17	50
62. Eichibach und Büetigen, Dorfbach bei Dotzigen, Korrektion	—	—	21	50
63. Grüne-Verbauung in den Gemeinden Sumiswald und Lützelflüh	—	—	577	50
Total G 1 a—c	1,016,501	92	1,016,475	93
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister.				
Budgetkredit	8,000	—	—	—
Einnahmen und Ausgaben	123	75	6,474	40
Total	8,123	75	6,474	40
3. Juragewässerkorrektion	79,968	40	79,968	40
Total Wasserbauten G 1—3	1,104,594	07	1,102,918	73
Minderausgaben Fr. 1675. 34, resultierend aus G 2.				

Wasserbaupersonal.

	Oberingenieurkreis			Total
	I	II	III	
Amtsschwellenmeister . .	8	1	0	9
Schleusenmeister	2	0	1	3
Schleusenaufseher . . .	0	0	2	2
Pegelbeobachter	14	11	9	34
Total	24	12	12	48

Die *Emme mit deren Zuflüssen* ist dem Wasserbauingenieur, Herrn Goldschmid, Bern, welchem ein Hülfstechniker und ein Aufseher beigegeben sind, unterstellt.

Die *Juragewässerkorrektion* steht unter der Leitung von Herrn Ingenieur Anderfuhren in Bern. An Stelle des früheren langjährigen, verdienten Aufsehers, Herrn Müller in Aarberg, ist der gewesene Sekretär des ehemaligen Ingenieurbezirks V, Herr Zaugg, mit der Aufsicht betraut worden.

Die in der Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben verzeichneten Einnahmen sind in der Hauptsache einbezahlte Bundesbeiträge. Der Bund hat für 11 grössere, von der Bundesversammlung bewilligte Werke bezahlt Fr. 585,111 und für 31 kleinere, in der Kompetenz des Bundesrates gelegene Objekte Fr. 209,556. 40. Neu bewilligt wurden vom Bund für die Emme, als grösseres Werk, Fr. 1,629,676. 70 und für 10 kleinere Werke Fr. 337,400. In Behandlung geblieben ist namentlich noch die Korrektion des Sulgenbaches in Bern.

Weitere Bewegungen in der Wasserbaurechnung sind aus der Vorschussrechnung (Art. D 4) ersichtlich.

Grössere Hochwasser hat das Berichtsjahr glücklicherweise nicht gebracht; es ist aber noch genug an den Folgen der bösen Vorjahre 1910 und 1912, wie namentlich aus der Vorschussrechnung für die Emme ersichtlich ist.

Über die wichtigeren Bauten im Berichtsjahr sei folgendes angebracht:

Die Arbeiten an der Verbauung des *Bunderbaches* in Kandergrund verteilten sich in der Hauptsache auf die Strecke direkt oberhalb der Linie der B. L. S. und auf das rutschige Quellgebiet in der Bunderbleiche.

Dieselben boten ziemlich Schwierigkeiten, welche nun aber überwunden sind. Die Bausumme belief sich auf rund Fr. 100,000.

Der *Schlundbach* bei Wengi ist in den letzten Jahren zu wiederholten Malen als gefährliches Wildwasser aufgetreten und hat bereits erstellte Verbauungen wieder zerstört oder beschädigt. Die Verbauung konnte nun doch schliesslich in jeder Hinsicht befriedigend durchgeführt werden. Die Baukosten pro 1913 betrugen rund Fr. 180,000. Auch im benachbarten *Gungbach* und im *Heitibach* wurde mit Erfolg gearbeitet. Baukosten Fr. 31,000 und Fr. 37,000. Für die *Kanderkorrektion* Engstligen-Kien waren zunächst noch genaue Absteckungen und Projektbereinigungen notwendig. Im Mai wurde dann mit den Installationsarbeiten begonnen und bis Ende Jahres fortgesetzt. Die ausgeführten Bauten erstrecken sich von der Engstligen abwärts auf eine Länge von 1,9 Kilometer. Drei Hochwasser unterbrachen die Bauzeit. An 22 übrigen Verbauungen des Oberlandes wurde ebenfalls mit Erfolg gearbeitet, einzelne vollendet.

An der *Gürbe* wurden im Gebirge zwei Sperren aus armiertem Beton erstellt, andere ergänzt und die Entwässerungen durchgeführt. Im Tal kamen nur kleinere Arbeiten zur Durchführung. Hochwasser und Überschwemmungen kamen vom 13. bis 15. November vor. Die *Aarekorrektion bei Bern* wird ununterbrochen durchgeführt und die unterste Strecke unterhalb der Eisenbahnbrücke ist in der Hauptsache vollendet.

Die Hauptarbeiten an der *Emme* galten namentlich der Wiederherstellung der durch das Hochwasser von 1912 verursachten Schäden, der Erneuerung alter Streichschwellen und der Verstärkung und Erhöhung von Hochwasserdämmen in der untersten Sektion. Als wichtigste Arbeiten sind zu erwähnen:

In der Gemeinde Utzenstorf die Verstärkung und Erhöhung des rechtsufrigen Hochwasserdammes von der Bätterkindenbrücke abwärts bis zum Kanaleinlauf mittelst Kronen- und Fussmauer und Abdeckung mit Betonplatten, und die Abdeckung des im Jahr 1910 erhöhten und verstärkten Hochwasserdammes von der Lorraine abwärts auf ca. 700 m. Ferner wurde die Erhöhung und Verstärkung des Hochwasserdammes von der Einbruchstelle von 1910 abwärts bis zur Lorraine in gewöhnlicher Anschüttung begonnen. Für die Verstärkungsarbeiten zwischen Kirchberg und Aefligen sind die Planaufnahmen gemacht worden.

In Burgdorf wurden die Verbauungen bei der Waldegg in den letzten Tagen des Jahres 1912 in Angriff genommen. Auf dem rechten Ufer ist das sogenannte Tubenflühli plangemäss abgesprengt worden und Leitwerk und Hochwasserdamm auf ca. 200 m vollendet. Linksufrig wurden an der gefährlichsten Stelle bei und abwärts von der ehemaligen Brücke 7 grosse und 9 kleine Betonsporren und ca. 80 m der Fussmauer eingebaut. Leider wurden diese Arbeiten am 21. März und 13. November durch Anlaufen der Emme gestört und blieben nach dem ersten Hochwasser lange Zeit unterbrochen.

Die Verbauung des Anbruches im Vennersmühleschachen gegenüber der Station Ramsei, teils in Beton, teils in Holz, ist bis auf das hölzerne Leitwerk, das erst nach weiterer Kolmatierung ergänzt werden soll, ausgeführt.

Im April des Berichtsjahres war die Verbauung des grossen Anbruches bei Rüderswil mittelst auf Schienenpfählen ruhenden Sporren und Leitwerk aus Beton, sowie der neue Hochwasserdamm vollendet, und es scheint sich diese Bauweise zu bewähren.

An Stelle des hölzernen Fussgängersteges zu Lauperswil wurde in den letzten Tagen des Jahres 1913 eine 3 m breite Brücke aus armiertem Beton fertig betoniert und harrt in ihrer Verschalung der milderen Witterung.

Mit der Verbauung des Einbruchs in Schüpbach, wo bereits 1912 Notbauten ausgeführt wurden, ist noch nicht begonnen worden.

Zwischen Emmenmatt und Hintergraben hat man mit dem Bau hölzerner Streichschwellen fortgefahren.

Im Schangnau wurden einige neue Holzsporren ausgeführt und Projekte für die Verbauung zweier Anbrüche längs der Strasse nach Kemmeriboden in Holz- und Steinkonstruktion ausgearbeitet.

Ilfis. Die Einbrüche längs der Staatsstrasse beim Bäreggstalden und Süsshüsli sind mit Betonplatten auf Holzrost verbaut worden, und im grossen Anbruch im Ortbach wurden 5 Betonsporren eingebaut. Die Vollendung dieser Verbauung fällt in ein späteres Baujahr.

Trub und Zuflüsse. Hier hat man sich auf den Einbau von 9 weiteren Tromschwellen beschränkt, wovon 3 im hinteren und 1 im vorderen Fankhausgraben, 1 im Hüttengraben und 4 im Brandöschgraben erstellt wurden.

Grüne. Nachdem die Subventionen auch für teilweise Verbauung der Grünen in der Gemeinde Lützelflüh bewilligt worden sind, hat man zu Grünenmatt eine weitere Betonschwelle gebaut. In der Gemeinde Sumiswald mussten beim Riedboden und anderwärts neue Holzschwellen eingebaut werden.

Im *Hornbach* wurden 5 neue Betonschwellen und im *Kurzeneigraben* 3 solche und 2 Ufermauern in Beton und da und dort hölzerne Streichschwellen erstellt.

Der *Schlangenwinkelgraben* zu Signau ist vollständig verbaut worden, im unteren Teil wurden 9 Sperren aus Beton und im oberen Teil gleich viele Sperren aus Holz erstellt. Ausserdem im unteren Teil Leitschwellen aus Holz, zum Teil ergänzt, zum Teil neu gemacht.

Die *Ober- und Niedermattgräben*, Gemeinde Signau, haben sich wieder recht wild betragen und verlangen die Interessenten die baldige Korrektion derselben.

Von der *Juragewässerkorrektion* sind als Hauptbauten zu erwähnen die Erhöhung und Verstärkung des Hochwasserdammes am Hagneckkanal von Hagneck aufwärts und die Ersetzung eines der beiden Schleusentore zu Nidau durch ein Schützenwehr. Die Umänderung des zweiten Schleussentores ist ebenfalls beschlossen und wird nächstes Jahr zur Ausführung gelangen. Leider wird der Schwellenfonds durch diese ausserordentlichen Arbeiten sehr stark beansprucht und auf eine Anzahl von Jahren unter die vorgesehene Höhe gebracht.

Im *Seeland und Jura* wurde an 19 verschiedenen Fluss- und Bachverbauungen und Korrektionen mit gutem Erfolg gearbeitet und einzelne vollendet.

Schwellenreglemente und Kataster etc. wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Saanen, Salzwassermoderation, rechtes Ufer der Saane.

Oenz zu Bollodingen, Unterhaltungsreglement.

Saane in der Gemeinde Gsteig, äussere Moderation.

Scheuss Bözingen-Bielersee, Biel- u. Madretsch-Scheuss. (Art. 20 Einf.-Ges. z. Z. G. B.) Schwellenreglement.

Saanen, Schwellenmoderation über die sogen. Neuenbrücke untenher dem Moosfang.

Saanen, rechtsufrige Lauibach-Gschwend-Moderation von der Gstaadbrücke bis zur Einmündung des Lauibaches in die Saane.

Langnau, Reglement für die Wasserwerkbesitzer am Ilfiskanal. (§ 20 Z. G.)

Hasleberg, Schwellenkataster.

Lauterbrunnen, Schwellenreglement für den Schwellenbezirk und Schwellenkataster für den Staubbach.

Simmekorrektion in den Gemeinden St. Stephan und Zweisimmen, Reglement und Kataster.

Reichenbach, Schwellenreglement für die Kander von der Gemeindegrenze Frutigen-Reichenbach bis zur Einmündung des Kienbaches in den Sektionen Ausserschwandi, Kien-Aris, Wengi und Reudlen.

Saanen, Lauibachmoderation.

F. Wasserrechtswesen.

Die allgemeinen Bemerkungen im Eingang des Verwaltungsberichtes für 1912 treffen beinahe in ihrem ganzen Umfange auch noch für das Jahr 1913 zu. Es kann daher darauf verzichtet werden, sie hier zu wiederholen.

Neue Konzessionen für grössere Werke sind keine erteilt worden. Dagegen sind allerdings noch einige Gesuche hängig.

In Betrieb gesetzt wurde die grosse Anlage der Bernischen Kraftwerke bei Niederried und Kallnach, doch war die Kraftausnutzung vorläufig nur eine unvollständige.

Das im letzten Jahresberichte erwähnte Gesuch der Gruppen-Wasserversorgungsgenossenschaft Burgdorf-Fraubrunnen, der Regierungsrat möchte ihr das freie und uneingeschränkte Verfügungsrecht an ihren Vennersmühlequellen einräumen und die Beschränkung auf 4000 Minutenliter fallen lassen, konnte erst nach langen Verhandlungen erledigt werden. Nachdem der Genossenschaft mitgeteilt worden war, dass die Baudirektion gegen eine genügende, ja selbst reichliche Versorgung einer dichtbevölkerten Gegend mit Trink- und Brauchwasser nichts einzuwenden habe, dass aber die Eingabe vom 31. August 1912 in formeller und materieller Hinsicht auf das richtige Mass beschränkt werden sollte, reichte sie am 27. Juni 1913 ein neues Gesuch ein. Der wesentliche Unterschied desselben von der früheren Eingabe ist der, dass nun nicht mehr verlangt wurde, das gesamte auf der Vennersmühlebesitzung entspringende Wasser ableiten zu dürfen, sondern nur das bereits gefasste Quantum und auch dieses nur sukzessive und nach Massgabe des Bedürfnisses. Auf Grund hiervon glaubte die Baudirektion auf das Gesuch eintreten zu können in der Meinung, dass eine Lösung mit einem Interessenausgleich im Sinne von Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 möglich sein dürfte. Nach neuen Ver-

handlungen mit Gesuchstellern und Einsprechern wurde am 29. Dezember 1913 ein Beschluss des Regierungsrates gefasst, wonach die Gruppenwasserversorgungsgenossenschaft Burgdorf-Fraubrunnen die Bewilligung erhielt, von dem auf der Vennersmühlebesitzung gefassten und in der dortigen Sammel- und Messbrunnstube zusammenfliessenden Wasser vorläufig das Quantum abzuführen, welches durch die bestehende Leitung unter natürlichem Druck abfliessen kann. Die Ableitung eines grösseren Quantums soll erst auf Grund einer durch die Baudirektion anzuordnenden Expertise stattfinden dürfen. Zudem wurden an die Bewilligung noch eine Anzahl von sichernden Bedingungen im Sinne von Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 geknüpft.

Das Gesuch der beiden solothurnischen Gemeinden Luterbach und Zuchwil für Genehmigung der Ableitung der von ihnen in der Gegend von Koppigen angekauften Quellen konnte noch nicht erledigt werden.

Mit dem eidg. Departement des Innern fanden mehrmals Verhandlungen statt über die Abklärung der Rechtsverhältnisse am Doubs und es ist zu erwarten, dass die bernischen Interessen gegenüber Frankreich wirksam unterstützt werden.

Durch die Schweiz. Landeshydrographie wurde in Verbindung mit dem Wasserrechtsbureau eine Übersicht der Wasserkräfte, die im Kanton Bern schon ausgenützt sind oder deren Ausnutzung bereits projektiert ist, bearbeitet. Diese Übersicht wird gedruckt, mit kartographischen Beilagen versehen, und soll noch rechtzeitig genug erscheinen, um auf der Schweiz. Landesausstellung aufgelegt zu werden. Um eine genauere Statistik konnte es sich bei dieser Übersicht nicht handeln. Hierfür waren die vorhandenen Grundlagen zu dürftig. Bei der Bearbeitung machte sich aufs neue in sehr unangenehmer Weise der Übelstand fühlbar, dass für die Mehrzahl der älteren Wasserwerke weder Pläne noch technische Angaben vorliegen, und selbst da, wo solche vorhanden sind, entsprechen sie vielfach nicht mehr dem heutigen Zustand. Auch hat es sich herausgestellt, dass sehr oft versäumt wird, bei Handänderungen die in Art. 15 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 vorgeschriebene Bewilligung des Regierungsrates einzuholen. Demzufolge wurde von der Baudirektion eine Publikation erlassen, welche diese Vorschriften in Erinnerung rufen soll. Die Übersicht, welche ausgearbeitet worden ist, dürfte gute Dienste leisten, wenn einmal der in Aussicht genommene Wasserkataster bearbeitet werden kann. Wie schon letztes Jahr hervorgehoben wurde, kann das Dekret des Grossen Rates hierüber erst nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes erlassen werden.

Von prinzipieller Bedeutung für das Wasserrechtswesen des Kantons Bern ist ein Urteil des Schweiz. Bundesgerichtes vom 28. November 1913 betreffend Gewaltentrennung und verfassungsmässigen Richter. Bei Erteilung einer Konzession an Witwe Elisabeth Hiltbrunner in Kleindietwil war von Emil Lüthy und Konsorten ein staatsrechtlicher Rekurs gegen den Beschluss des Regierungsrates ergriffen worden mit dem Antrag, dieser Beschluss sei aufzuheben. Dabei wurde geltend gemacht, der Regierungsrat sei nicht zuständig, über öffentlichrechtliche Einsprachen bei Konzessionsgesuchen zu entscheiden, sondern hierüber habe das Verwaltungsgericht zu urteilen. Der Rekurs wurde indessen abgewiesen und damit die Kompetenz des Regierungsrates anerkannt.

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1913		Neue Vorschüsse pro 1913		Amortisation pro 1913		Stand am 1. Januar 1914	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
Vorschüsse und Depots.								
1. Berner Alpen, Relief Simon . .	25,000	—	5,000	—	—	—	30,000	—
2. Unfallversicherung	11,514	15	21,046	30	19,036	59	13,523	86
3. Kautionen *(Einnahmen)*	5,624	20	14,840	—	1,993	—	18,471	20
4. Amtsschreibereien, Bureaueinrichtungen	22,332	25	—	—	22,332	25	—	—
5. Triangulationen im Simmenthal u. Saanen	98,743	26	33,568	85	47,572	55	84,739	56
6. Triangulationen im Jura . . .	55,751	35	26,605	50	—	—	82,356	85
7. Grundbuchbereinigung	4,570	10	—	—	4,570	10	—	—
8. Neue Kantonskarte	2,160	20	6,719	75	3,615	50	944	05
9. Waldau, Möblierung	—	—	170,318	90	170,318	90	—	—
10. Burgdorf Technikum, Möblierung .	—	—	26,280	95	—	—	26,280	95
	225,695	51	304,380	25	269,438	89	256,316	47

	Stand am 1. Januar 1913		Neue Vorschüsse pro 1913		Amortisation pro 1913		Stand am 1. Januar 1914	
	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	2,500	—	320	40	—	—	2,820	40
h. H'buchsee-Utzenstorf-Lyss	12,400	—	—	—	—	—	12,400	—
i. Thun, neue Bahnhof- und Hafenanlage	4,252	10	175	—	—	—	4,427	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. Meinisberg-Büren	—	—	100	—	—	—	100	—
s. Langenthal Melchnau	—	—	100	—	—	—	100	—
t. Brienzerseebahn	—	—	210	—	—	—	210	—
u. Huttwil-Eriswil	—	—	452	90	—	—	452	90
v. Solothurn-Niederbipp	—	—	584	25	—	—	584	25
	77,926	40	1,942	55	—	—	79,868	95
2. Studien für elektrischen Betrieb bernischer Bahnen	12,530	—	500	—	—	—	13,030	—
3. Eisenbahnsubventionen:								
a. Pruntrut-Bonfol-Bahn, *Vorschuss*	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
b. Solothurn-Bern	291,900	—	53,900	—	—	—	345,800	—
c. Sensetal-Bahn	125,184	—	—	—	—	—	125,184	—
d. Bern-Neuenburg (Direkte)	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
e. Bern-Lötschberg-Simplon	14,000,000	—	—	—	—	—	14,000,000	—
f. Bern-Worb, *Vorschuss*	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
g. Tramelan-Breuleux-Noirmont	322,800	—	322,800	—	—	—	645,600	—
h. Zweisimmen-Lenk	400,000	—	100,000	—	500,000	—	—	—
i. Langenthal-Jura	148,000	—	—	—	—	—	148,000	—
k. Herzogenbuchsee-Wangen	115	—	4,500	—	—	—	4,615	—
l. Ligerz-Tessenberg-Drahtseilbahn	60,000	—	—	—	—	—	60,000	—
m. Worblentalbahn	352,000	—	352,000	—	—	—	704,000	—
n. Mett-Meinisberg-Schmalspurbahn	51,840	—	155,520	—	—	—	207,360	—
	16,937,839	—	988,720	—	500,000	—	17,426,559	—
D. 3. Bauvorschüsse 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	—	—	1,879,585	16

	Stand am 1. Januar 1913		Neue Vorschüsse pro 1913		Amortisation pro 1913		Stand am 1. Januar 1914	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
D. 4. Vorschüsse.								
a. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	15,924	70	11,621	85	8,500	—	19,046	55
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen	14,206	39	587	11	1,420	—	13,373	50
c. Simmekorrektion zu St. Stephan	318,761	65	—	—	98,311	75	220,449	90
d. Emme im Vennersmühleschachen	—	—	12,226	40	—	—	12,226	40
e. Schwand bei Münsingen, Winterschule	65,024	70	321,645	30	50,000	—	336,670	—
f. Biel, Staatsstrassen, Abtretung an die Gemeinde	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
g. Emme Utzenstorf-Bätterkinden, Hochwasserschaden	345,493	05	28,848	50	—	—	374,341	55
h. Sundgraben zu Sundlauenen, Verbauung	1,865	45	49	75	1,915	20	—	—
i. Alp- u. Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	23,901	30	809	25	10,000	—	14,710	55
k. Ausserordentl. Verbesserungen an Staatsstrassen	—	—	68,733	27	68,733	27	—	—
l. Bern-Aarberg-Strasse, Halenbrücke, Neubau	245,680	—	157,397	—	36,700	—	366,377	—
m. Emme zu Rüderswil, Hochwasserschaden, Verbauung	80,068	95	114,026	45	117,235	75	76,859	65
n. Emme zu Schüpbach, Hochwasserschaden, Verbauung . .	7,612	05	—	—	—	—	7,612	05
o. Emme zu Burgdorf, Herstellung	—	—	3,974	20	—	—	3,974	20
p. Bern, Kirchenfeldbrücke, Verstärkung	—	—	287,334	95	82,800	—	204,534	95
q. Kanderkorrektion Engstligen-Kien	—	—	170,530	70	—	—	170,530	70
r. Madretsch-Brügg-Strasse, Kanalbrücke	—	—	17,863	70	—	—	17,863	70
s. Zweisimmen-Saanen-Strasse, Simmengrabenbrücke	—	—	198	50	—	—	198	50
t. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	—	—	9,502	25	—	—	9,502	25
	1,268,538	24	1,205,349	18	475,615	97	1,998,271	45

II. Vermessungswesen.

A. Gesetze und Verordnungen.

Kantonale gesetzliche Erlasse betreffend das Vermessungswesen sind im Jahr 1913 keine zu verzeichnen. Das Dekret über das Nachführungswesen ist in diesem Jahre auch nicht zustande gekommen, doch wurden die Vorarbeiten so weit ergänzt, dass die Erledigung für das Jahr 1914 erhofft werden darf. Mit der gegenwärtigen Ordnung der Dinge lässt sich den Bedürfnissen des Grundbuches nicht gerecht werden; das gegenwärtige Nachführungssystem führt die Vermessungswerke dem sichern Ruin entgegen.

Von eidgenössischen Erlassen ist zu erwähnen das Kreisschreiben des Justiz- und Polizeidepartements an die Kantonsregierungen vom 25. Februar 1913 mit folgendem Passus: „Den Kantonen wird in den Art. 7, 12 und 31 der eidgenössischen Vermessungsverordnung die Pflicht auferlegt, im Rahmen des Bundesrechts die erforderlichen ergänzenden Vorschriften über die Triangulation IV. Ordnung und die Parzellarvermessung, sowie die notwendigen organisatorischen Bestimmungen über das Vermessungswesen (Neuvermessung und Nachführung) zu erlassen und sie dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.“

Das Vermessungswesen ist bekanntlich im Kanton Bern seit Jahrzehnten gesetzlich geordnet, doch fehlt noch die Anpassung an die neuen eidgenössischen Erlasse. Zu diesem Zweck muss vorerst darüber Klarheit geschaffen sein, in welcher Weise sich das Grundbuch der Vermessungen bedienen will, d. h. die Nachführungsfrage muss gelöst sein. Sie ist vor allem bestimmend für die bei der Anlage neuer Vermessungswerke zu erstellenden Doppel von Plänen und Büchern. Sie hat auch Einfluss auf die Art der Ausfertigung der Pläne, ja sogar auf die Vermarkung.

Um die bestehenden Vermessungswerke dem Grundbuch dienstbar zu machen und um die notwendige Übereinstimmung zwischen Grundbuch und Vermessungswerk herzustellen, bedarf es bei der Grosszahl der Vermessungswerke verschiedener Ergänzungsarbeiten. Wie diese zu organisieren und durchzuführen sind, hängt ebenfalls von der Art der Nachführung ab.

Hieraus ist ersichtlich, wie dringend die Lösung der Nachführungsfrage ist.

Im Berichtsjahr ist das definitive Prüfungsreglement für den Erwerb des eidgenössischen Geometerpatentes vom Bundesrat erlassen worden. Dasselbe bringt einen namhaften Fortschritt in bezug auf die allgemeine Bildung, die von den Kandidaten gefordert wird. Mit diesem Prüfungsreglement sind die Grundlagen geschaffen für das Studium der Frage über die Ausbildung der Geometer im Kanton Bern. Die zuständigen Behörden haben die Sache bereits an die Hand genommen.

B. Stand der eidgenössischen Kartenwerke im Kanton Bern.

Die schweizerische Landestopographie hat im Laufe des Jahres folgende Arbeiten auf dem Gebiete des Kantons Bern ausgeführt:

Für das Netz II. Ordnung wurden mehrere Punkte, angrenzend an den Kanton Solothurn, signalisiert und versichert.

Die Strecke Neuveville-Biel und der Lötschbergtunnel wurden doppelt nivelliert.

Folgende Blätter des Siegfriedatlas: 111, 113, 164, 165, 178, 180, 194, 196, 197, 335, 338, 339, 349, 351, 352, 353, 354, 355, 365, 396, 462, 463, 472, 473, 488, 489 und 492 wurden auf dem Felde nachgetragen.

C. Vorarbeiten für die Grundbuchvermessungen.

Triangulation.

In den Monaten Januar bis April wurden die Versicherungsnotizen hergestellt und der Berechnungsplan ausgearbeitet für die Triangulation IV. Ordnung der Sektion VI (Obersimmenthal).

Im Mai konnten die Feldarbeiten begonnen werden. Im Talkessel hinter Lenk, gegen das Wildstrubelgebiet zu, mussten noch 122 Neupunkte abgesteckt und versichert werden. Bis Ende September wurden die Winkelbeobachtungen auf 728 trigonometrischen Punkten vorgenommen, nämlich auf 46 eidgenössischen Punkten höherer Ordnung, 18 Anschlusspunkten der Sektion V (Niedersimmenthal) und auf 667 Neupunkten. Diese grosse Zahl von Beobachtungen war in so kurzer Zeit nur zu erreichen dank dem günstigen Herbstwetter und weil in verschiedenen Gruppen gearbeitet wurde. Wie in der Sektion V (Niedersimmenthal) wurde, um der trigonometrischen Höhenberechnung eine gute Grundlage zu schaffen, anschliessend an das eidgenössische Präzisionsnivellement ein Fixpunktnivellement von Zweisimmen bis Lenk und eines von Zweisimmen bis Saanenmöser ausgeführt und die nächstgelegenen Signalpunkte nivellitisch angeschlossen.

Seit Oktober wird nun an der Berechnung der 667 Punkte gearbeitet, und dieser Teil der Sektion VI kann im Laufe des Jahres 1914 abgeschlossen und den eidgenössischen Behörden zur Verifikation übergeben werden.

In der Sektion I (Amt Pruntrut und anstossende Gebiete) sind auf 200 Punkten die Winkel gemessen worden. Auf der Strasse von Montfaucon nach La Chaux wurde ein 12 Kilometer langer Nivellementszug zum Anschluss an diejenigen der Sektion II gelegt.

Auch sind die Koordinaten und Höhen von 200 Punkten berechnet worden. Die Ablieferung der sämtlichen Akten der Sektion I wird auf den 1. April 1914 erfolgen können.

In der Sektion II (Amt Münster und Umgebung) sind 110 Punkte abgesteckt und versichert worden. Die Winkelmessung wurde auf 350 Punkten vorgenommen. An das eidgenössische Nivellement anschliessend wurden nach verschiedenen Richtungen, meist auf Staatsstrassen, Nivellementszüge mit einer Gesamtlänge von zirka 50 Kilometer angelegt. Von 250 Punkten wurden die Koordinaten und Höhen berechnet. Auch die Arbeit der Sektion II gelangt im Frühling zur Ablieferung.

D. Parzellarvermessung.

Das Vermessungswerk der Gemeinde Meinisberg ist am 7. Juni 1913 vom Regierungsrat genehmigt worden. Dem Bundesrat konnte es, wie dasjenige von Spiez, nicht vorgelegt werden, weil die Bedingung, dass neue Vermessungswerke permanent nachgeführt werden müssen, nicht erfüllt ist. Die Bundesbehörden haben schon vor längerer Zeit mitgeteilt, dass sie dem Kanton Bern keine Subventionen erteilen werden, bis das Nachführungswesen neu organisiert sei.

Demnächst können voraussichtlich die Vermessungswerke von Trubschachen und Wachseldorn zur Genehmigung vorgelegt werden. In Arbeit befinden sich überdies die Grundbuchvermessungen der Gemeinden Trub, Eggiwil, Guggisberg, Blumenstein (Berggebiet), Wimmis, Reutigen, Oberstocken, Niederstocken, Diemtigen, Fahy, Réclère, Courtedoux, Rocourt, Beurnevésin, Fontenais und Cornol.

Erlenbach, Schangnau, Courgenay und Chevenez werden demnächst ihre Vermessungen vergeben.

In Fahy, Rocourt, Trub (Gummenviertel) und Reutigen (ebener Teil) hat das Vermessungsbureau das polygonometrische Netz sowie die Detailaufnahmen verifiziert. In Oberstocken, Eggiwil (Pfaffenmoos), Réclère, Fontenais, Courtedoux, Beurnevésin und Cornol konnte erst das polygonometrische Netz einer Verifikation unterzogen werden.

Die Vermessung des Hubelwaldes und des Zweilütschinenwaldes, beide im Amt Interlaken, wurden ebenfalls verifiziert, speziell das polygonometrische Netz und die Topographie. Die Verifikation des Bahnkatasters für die Lötschbergbahn ist ebenfalls dem Vermessungsbureau übertragen worden. Das polygonometrische Netz ist einer Prüfung unterzogen worden, doch musste die eigentliche Feldverifikation auf Frühjahr 1914 verschoben werden, weil sich die Feldarbeiten des Geometers selbst bis in den Winter hinein erstreckten.

Markinspektionen wurden in allen, in Vermessung begriffenen Gemeinden ausgeführt, teilweise in Verbindung mit der Verifikation, wo möglich aber vorgängig der Arbeit des Geometers. Letzteres Verfahren ist natürlich zweckmässiger und soll künftig immer mehr zur Anwendung gelangen. Dabei soll aber auch betont werden, dass diese Verifikationen seitens der Vermessungsaufsicht weder die Geometer noch die Markkommission und die Gemeindebehörden überhaupt von der Verantwortlichkeit für eine tadellose Vermarkung entbinden sollen.

Seit längerer Zeit wurden in Verbindung mit einer hiesigen Reproduktionsanstalt Versuche angestellt über die direkte Vervielfältigung der Pläne. Es ist gelungen, von Originalplänen auf mechanische Weise saubere, masshaltige Kopien herzustellen.

Entsprechend der Vermessungsinstruktion Art. 98 ist bei den eidgenössischen Behörden die Ermächtigung nachgesucht worden, das genannte Verfahren für die Vervielfältigung der Grundbuchpläne verwenden zu dürfen. Die Ermächtigung wurde erteilt und schon mehrfach davon Gebrauch gemacht.

E. Nachführung.

Wie schon unter A bemerkt, konnte eine andere Nachführungsweise im Jahr 1913 nicht Platz greifen, und es musste nach den bisherigen Vorschriften gearbeitet werden. Es lagen 42 Vermessungswerke des alten und 9 des neuen Kantonsteils zur Verifikation vor und konnten genehmigt werden. Weitere 19 Vermessungswerke sind nachgeführt und öffentlich aufgelegt, aber noch nicht zur Verifikation abgeliefert worden.

F. Grenzbereinigungen.

Landesgrenze.

Die Grenzvermarkung zwischen Abbévilliers (Frankreich) und Fahy (Schweiz) ist gründlich erneuert worden, und die üblichen Formalitäten sind erfüllt. Ebenso sind in der Grenze Vaufrey (Frankreich) und Réclère (Schweiz) verschiedene Markzeichen erneuert und 20 neue Zwischensteine gesetzt worden. Das zudienende Protokoll wird demnächst den Regierungen der beiden Staaten vorgelegt. Zwischen Pfettershausen (Elsass) und Beurnevésin (Schweiz) werden verschiedene Verbesserungen an der Grenzvermarkung vorgenommen; die Arbeit ist noch nicht abgeschlossen. Im fernern sind einleitende Unterhandlungen und Vorbereitungen getroffen worden für eine Verbesserung der Vermarkung im Grenzzug Réchésy (Frankreich) und Beurnevésin (Schweiz). Die erforderlichen Arbeiten werden im Frühjahr 1914 weitergeführt.

Kantonsgrenze.

Der Grenzplan für die Bereinigung der Kantonsgrenze Bern-Solothurn ist im Besitz von Solothurn, das seinerseits noch einige Ergänzungen anbringen wird.

Gemeindegrenzen.

Gemeindegrenzbereinigungen sind zwischen folgenden Gemeinden vorgenommen und genehmigt worden: Jegenstorf-Münchringen, Meinisberg-Safneren, Meinisberg-Büren, Langenthal-Obersteckholz, Münchenbuchsee-Diemerswil, Lyss-Aarberg und Scheunen-Schwadernau. Zwischen den Gemeinden Wangen-Wiedlisbach und Bolligen-Stettlen sind grössere Grenzbereinigungen in Arbeit.

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Personalien.

Der Regierungsrat wählte am 14. Januar 1913 als Mitglieder der eidgenössischen Schätzungskommission, mit Amtsdauer vom 1. April 1913 bis 31. März 1919, die Herren:

Kreis III.

III. Mitglied: Grossrat Jules Brand in Tavannes; erster Ersatzmann: Grossrat Virgile Chavanne in Pruntrut; zweiter Ersatzmann: Oberförster Arnold Müller in Biel.

Kreis IV.

III. Mitglied: Amtsrichter Jakob Ueltschi in Därstetten; erster Ersatzmann: Grossrat Samuel Wyssmann in Neuenegg; zweiter Ersatzmann: Landwirt Fritz Ingold in Lotzwil.

Kreis V.

III. Mitglied: Baumeister Fr. Heller in Bern; erster Ersatzmann: Regierungsstatthalter J. G. Aellen in Saanen; zweiter Ersatzmann: Grossrat Fr. Winzenried, Notar in Bern.

Die infolge Demission des Herrn J. Eckert vakant gewordene Stelle eines Angestellten III. Klasse bei der Eisenbahndirektion wurde durch die vom Regierungsrat am 21. Oktober 1913 vorgenommene Wahl des Herrn Theodor Maurer, aus Bern, wieder ersetzt.

Dem bisherigen Raummangel der Kanzlei konnte zu Anfang des Jahres 1914 durch eine zweckentsprechende Dislokation der verschiedenen Bureaux der Bau- und Eisenbahndirektion im gleichen Stockwerk abgeholfen und eine Verlegung der beiden Bureaux der Eisenbahndirektion in ein anderes Gebäude vermieden werden.

2. Eisenbahnwesen.

Durch Bundesratsbeschluss vom 14. Juni 1913 wurde die Verordnung vom 10. März 1906 über Bau und Betrieb der Nebenbahnen in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit für Strassenbahnen im Sinne einer Erhöhung derselben abgeändert. Der Regierungsrat hatte in Schreiben an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 28. Februar 1913, ihrer Erhöhung auf öffentlichen Strassen zugestimmt.

Mit Kreisschreiben vom 21. August 1912 hatte das eidgenössische Eisenbahndepartement, gestützt auf einen Antrag der Generaldirektion der Bundesbahnen, bei sämtlichen Kantonsregierungen eine Umfrage in betreff der allfälligen Einführung der Stundenzählung 0—24 in der Schweiz eröffnet. Wir haben hierüber die Ansicht der bernischen Eisenbahnverwaltungen eingeholt, auf deren Vernehmlassungen hin der Regierungsrat der eidgenössischen Behörde am 19. Oktober mitteilte, dass er gegen diese Neuerung keine Einwendungen erhebe. Der Bundesrat hat jedoch in Schreiben vom 26. August 1913 den Regierungen mitgeteilt, dass er dem Antrag der schweizerischen Bundesbahnen für einmal keine weitere Folge gebe.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement veranlasste in Schreiben vom 15. Oktober 1913 die Kantonsregierungen, ihm von den Änderungen am Verzeichnis der kantonalen Feiertage, an welchen die Annahme und Abgabe der Güter und Besorgung des Güterdienstes auf den Stationen untersagt ist, Kenntnis zu geben. Der Regierungsrat hat am 31. Oktober geantwortet, dass für den katholischen Teil des Kantons Bern (Jura) nach dem Gesetz vom 3. September 1867 ausser den in der Anlage XI zum Transportreglement bezeichneten vier kantonalen Feiertagen (Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnachten) auch noch der Fronleichnamstag, Marie Himmelfahrt und Allerheiligen als solche gelten.

3. Schiffahrt.

An Stelle der auf 31. Dezember 1912 abgetretenen Vertreter des Kantons Bern in der interkantonalen Schiffahrtskommission, der HH. Durheim und Gascard, wählte der Regierungsrat als Mitglied derselben: Herr Regierungsrat von Erlach und als Suppleanten Herr Regierungsrat Locher.

Der interkantonale Schiffsinspektor benötigte im Berichtsjahre zu wiederholten Malen unsere Unterstützung bei den Bezirks- und Gemeindebehörden, sowie Schiffsbesitzern am Bielersee, um die Kontrolle der Schiffe auf dem Bielersee, welche nicht konzessionierten Unternehmungen angehören und auch nicht zum regelmässigen Personen- und Gütertransport verwendet werden, auf Grund des interkantonalen Reglements betreffend die Schiffahrt auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee etc., vom 17. Juni 1912, einzuleiten.

Die Reglementierung der Schiffahrt stösst namentlich bei Besitzern von Schiffen, welche ausschliesslich privaten Zwecken dienen, auf Widerstand, und doch liegt die Ordnung des Schiffahrtwesens auch in ihrem Interesse, und namentlich darf jedermann, der sich einem Schiffe anvertraut, welches auch dessen Bestimmung sei, verlangen, dass dasselbe auf seinen Zustand und seine Tragfähigkeit amtlich kontrolliert und als seetüchtig befunden worden ist.

Die erste Untersuchung der Schiffe konnte zwar im September, Oktober und November stattfinden, die Numerierung der Schiffe und die Erteilung der Betriebsbewilligungen musste jedoch aufs folgende Jahr verschoben werden.

Der dritte Entwurf eines neuen Polizeireglements betreffend Schiffahrt und Flösserei im Kanton Bern wurde im Berichtsjahre nicht weiter behandelt. Die ersten Erfahrungen mit dem interkantonalen Reglement veranlassten uns, denselben einstweilen zurückzulegen und die Entwicklung des Schiffahrtpolizeiwesens auf dem Bielersee abzuwarten. Immerhin werden wir darnach trachten, die Neuordnung dieser Kontrolle auf allen schiffbaren Gewässern unseres Kantons so bald als möglich durchzuführen.

Herr Herzog, Kontrollingenieur des eidgenössischen Eisenbahndepartements für die Dampfschiffe, hat mit Bewilligung dieser Behörde auch im Jahre 1913 die Kontrolle der Schiffe auf dem Thuner- und Brienzersee besorgt.

B. Fahrpläne.

Das Jahr 1913 brachte durch die Eröffnung der Lötschbergbahn eine Anzahl neuer Züge, nämlich:

Auf der Route Delle-Delsberg-Biel-Bern-Lötschberg wurde die Zahl der Schnellzüge um vier vermehrt und denselben teilweise Fortsetzung nach Interlaken gegeben. Nach Inbetriebsetzung der Linie Münster-Lengnau werden diese Züge über die neue Linie geleitet werden.

Auf der Route Olten-Bern-Lausanne-Genf ist ein neuer Schnellzug, im Anschluss in Olten an die Nachmittagsschnellzüge von Zürich und Basel und in Bern nach dem Lötschberg und nach Interlaken, eingelegt worden. Ankunft in Bern 6 Uhr abends.

Als Gegenzug wird am Vormittag ein neuer Schnellzug Lausanne-Bern und der bestehende Anschlussschnellzug Bern-Olten-Basel-Deutschland und -Zürich ab 1. Mai, anstatt erst ab 1. Juli, geführt.

Ferner wurde ein neuer Saisonschnellzug Interlaken-Bern-Olten, zum Anschluss an den neuen Saisonschnellzug Luzern-Olten-Basel, Interlaken ab 11 Uhr 35 Minuten, vormittags eingelegt.

Als weitere Verbesserungen von Belang sind zu bezeichnen:

Umwandlung des letzten, bisher nur Sonntags kursierenden Zuges Delsberg-Pruntrut in einen Personenzug.

Führung eines Arbeiterzuges Court-Tavannes am Morgen.

Führung je eines Sonntagszuges Delsberg-Sonceboz und zurück am Abend.

Führung je eines Zuges Herzogenbuchsee-Solothurn und zurück nachmittags.

Führung des Theaterzuges Bern-Burgdorf, im Sommer zweimal, im Winter dreimal wöchentlich.

Die Unterdrückung verschiedener Schnellzugshalte und der Mangel genügender Lokalverbindungen auf verschiedenen Linien der Bundesbahnen gaben auch im Berichtsjahre Veranlassung zu zahlreichen Einsprachen, fanden jedoch noch nicht befriedigendes Entgegenkommen.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Linien.

1. Brienzerseebahn.

Der Kampf um die Spurfrage, welcher durch die Interpellation, später Motion des Herrn Nationalrat Dr. Michel und Konsorten im Dezember 1912, bzw. März 1913, durch die Eingabe der Gemeinden Schwanden, Brienz, Ebligen, Oberried, Niederried, Ringgenberg, Lütschenthal, Isenfluh, Bönigen, Lauterbrunnen und Grindelwald, vom 8./24. Februar, gegen und durch die Eingabe der Gemeinden des Amtsbezirkes Oberhasle und Interlaken, vom 7. März, für die Normalspurbahn neue Nahrung erhielt, kam im Berichtsjahr nicht mehr zum Austrag.

Der Regierungsrat nahm wiederholt in Zuschriften an das eidgenössische Eisenbahndepartement und an den Bundesrat die Gelegenheit wahr, die Normalspurbahn als die bessere Lösung zur Berücksichtigung zu empfehlen und sicherte an den Bau derselben eine Subvention à fonds perdu von Kanton und Gemeinden von zusammen Fr. 720,000 zu.

Dem von Seite der Motionssteller und aus dem Bundesrat geäusserten Wunsche begegnend, holte das eidgenössische Eisenbahndepartement bei Herrn Ingenieur Hans Herzog, Gemeinderat in Bern, ein Gutachtenüber die verkehrstechnische Frage im allgemeinen und die Kostenfrage im besondern ein. Herr Herzog kam in seinem Gutachten vom 25. August 1913 zum Schlusse, dass die Brienzerseebahn hauptsächlich Touristenbahn und ein Bestandteil der Brünigbahn sei, und dass deshalb an der Schmalspur festgehalten werden müsse. Die Normalisierung der Strecke Interlaken-Ost bis Meiringen würde eine Mehrausgabe von beinahe 5 Millionen erfordern, welches Opfer in keinem Verhältnis zu den erwarteten Vorteilen stünde.

Der Bundesrat beantragte darauf in seiner Botschaft vom 6. Oktober 1913 der Bundesversammlung, es sei die Motion Michel und Genossen abzulehnen, und zwar hauptsächlich, weil die militärischen Interessen den Bau der Brienzerseebahn als Normalspurbahn nicht erheischten, weil der Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1907 nicht durch eine einfache Motion, unter Ausschaltung des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen, umgestossen werden könne und weil durch die Annahme derselben eine empfindliche Verzögerung des Bahnbaues eintreten würde.

Wie bekannt, wurde die Motion vom Nationalrat in seiner Sitzung vom 29. Januar 1914 abgelehnt.

2. Solothurn-Bern-Bahn.

Der Bundesrat genehmigte den Finanzausweis im Gesamtbetrage von Fr. 3,198,000 durch Beschluss vom 18. April 1913.

Ferner genehmigte der Bundesrat durch Beschluss vom 16. Mai das allgemeine Bauprojekt der

Strecke Biberist-Fraubrunnen (km 3.800 bis km 16.453), durch Beschluss vom 7. Juni dasjenige der Strecke Grafenried-Urtenen (km 16.453 bis 24.647), und durch Beschluss vom 11. Oktober 1913 das allgemeine Bauprojekt für die Strecke Urtenen-Zollikofen (km 24.515 bis km 27.924).

Der Regierungsrat genehmigte sodann die Bauverträge für die Unterbauarbeiten und das Legen des Oberbaues, und zwar:

Vertrag Ingenieure Salis, Juen und Merlini, in Zürich, für das Baulos km 8.5 bis km 22.0, am 3. Juni 1913;

Vertrag Renfer, Graber & Cie., in Biberist, für das Baulos km 0.2 bis km 8.5, am 26. August 1913;

Vertrag Kästli, Häberli und Keller, in Bern, für das Baulos km 22.0 bis km 28.0, am 26. August 1913.

Ferner erhielt der mit der A.-G. Fritz Marti in Bern abgeschlossene Schienenlieferungsvertrag am 2. September die regierungsrätliche Genehmigung.

Mit dem Bahnbau ist sogleich nach Genehmigung der Bauverträge begonnen worden.

Durch Beschluss vom 7. November 1913 bewilligte der Regierungsrat die zweite Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit 20% = Fr. 172,800. Hiervon wurden jedoch die den bernischen Gemeinden seinerzeit gewährten Vorschüsse für die erste Einzahlung, zusammen Fr. 119,100, in Abzug gebracht.

b. Nicht subventionierte Linien.

1. Münster-Lengnau.

Die Arbeiten im Grenchenbergtunnel schritten im Jahr 1913 nicht, wie gewünscht, vorwärts, obgleich schon am 14. Januar mit den maschinellen Bohrungen begonnen werden konnte. Angeschlagene Quellen und Wasseradern, sowie Streiks hemmten wiederholt den Fortgang der Arbeiten. Der Sohlstollen wurde im Berichtsjahre auf der Nordseite um 2271 m, auf der Südseite um 1195 m gefördert. Die Länge desselben betrug am 31. Dezember 1913 auf der Nordseite 3285 m, auf der Südseite 2438 m, total 5723 m.

2. Steffisburg-Thun-Interlaken.

Der Bundesrat genehmigte am 28. Februar 1913 das allgemeine Bauprojekt für die Teilstrecke Thun-Goldiwil-Oberhofen-Sigriswil (km 3.656 bis km 10.078). Im Laufe des Berichtsjahres wurden ferner vom eidgenössischen Eisenbahndepartement eine Anzahl Pläne betreffend Verstärkung und Verbreiterung von Strassenbrücken behufs Aufnahme der Bahn genehmigt. Ebenso genehmigte das Departement eine Traceverschiebung von km 10.200 bis km 10.400 in Gunten. Die Verordnung betreffend Handhabung der Bahn- und Strassenpolizei in Bezug auf den Betrieb dieser Strassenbahn wurde vom Regierungsrat am 11. Oktober, vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 1. November 1913 genehmigt.

Die Teilstrecke Steffisburg-Thun-Oberhofen konnte am 10. Oktober, und die Teilstrecke Oberhofen-Beatenbucht am 24. Dezember 1913 in Betrieb gesetzt werden.

D. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Linien.

1. Berner Alpenbahn.

Nachdem am 11. Juli die Kollaudation der Linie Frutigen-Brig stattgefunden hatte, bewilligte der Bundesrat die Betriebseröffnung derselben auf den 15. Juli 1913.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 27. Mai 1913 die revidierten Statuten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, vom 26. Oktober 1912.

Die Bundesversammlung erteilte darauf durch Bundesbeschluss vom 21. Juni 1913 der Gesellschaft eine einheitliche Konzession für die Linien Spiez-Brig und Scherzligen-Bönigen.

Sodann bewilligte der Bundesrat im Berichtsjahre die Ausbezahlung des Restes der Bundessubvention von 6 Millionen Franken im Betrage von einer Million Franken.

Mit Zustimmung des Regierungsrates hat die Berner Alpenbahn-Gesellschaft den Tarif für Familien-Kilometerabonnements pro 30. April 1913 gekündigt. Eine solche Vergünstigung soll später bloss für die einheimische Bevölkerung geschaffen werden.

Der Bundesrat wählte am 17. Oktober 1913 als Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat der Berner Alpenbahn-Gesellschaft die Herren: Nationalrat Charbonnet in Genf, Direktor Dr. Frey in Rheinfelden, Nationalrat Jäggi in Basel und Nationalrat Dr. Büeler in Schwyz.

Die Eisenbahndirektion hatte sich im Berichtsjahre überdies insbesondere mit den Planvorlagen für den Bahnhofumbau Spiez und die Doppelspur Scherzligen-Spiez zu befassen.

2. Ramsei-Sumiswald-Huttwil.

Der Bundesrat genehmigte am 4. November 1913 einen zweiten Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten betreffend Revision von § 5, welchen die Aktionärversammlung am 3. Juli 1913 beschlossen hatte.

3. Solothurn-Münster.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 27. November 1913 die von der Generalversammlung der Aktionäre der Solothurn-Münster-Bahngesellschaft am 13. September 1913 angenommenen revidierten Gesellschaftsstatuten.

4. Sensetalbahn.

Der Regierungsrat erteilte dem zwischen den Verwaltungsräten der Sensetalbahn und der Bern-Worb-Bahn neu abgeschlossenen Betriebsvertrag am 29. Juli 1913 die Genehmigung.

5. Saignelégier-Glovelier.

Der Regierungsrat genehmigte am 6. Mai 1913 den zwischen der Direktion der R. S. G. und der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur abgeschlossenen Vertrag für die Lieferung eines zweiten 1/3 gekuppelten Dampfmotorwagens.

6. Pruntrut-Bonfol.

Der Regierungsrat genehmigte durch Beschluss vom 21. Januar 1913 ein neues, von der Aktionärversammlung der R. P. B. am 6. Juli 1912 angenommenes Verwaltungsreglement.

7. Tavannes-Tramelan und Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Die Elektrifizierung der Linie Tramelan-Tavannes wurde im Berichtsjahre ausgeführt. Der Grosse Rat bewilligte hieran durch Beschluss vom 3. Dezember 1913, gemäss Art. 8, lit. b, des Gesetzes vom 7. Juli 1912, eine Aktienbeteiligung von Fr. 90,000 unter verschiedenen Vorbehalten.

Der Grosse Rat ermächtigte gleichzeitig die Bahngesellschaft, zur Vervollständigung der Finanzierung der Elektrifikation ein Darlehen bis auf Fr. 100,000 aufzunehmen.

Die Bauvollendung der Linie Tramelan-Breuleux-Noirmont erlitt durch Wechsel in der Bauunternehmung eine Verzögerung. Der Regierungsrat genehmigte den neuen Bauvertrag der T. B. N. mit Unternehmer Jean Bussi & fils, in Noirmont, für den Unterbau und das Legen des Oberbaues am 6. Mai 1913.

Die Arbeiten wurden nun so gefördert, dass die Linie Tramelan-Breuleux am 13. Dezember kollaudiert und beide Linien, Tavannes-Tramelan und Tramelan-Breuleux-Noirmont, am 16. Dezember 1913 dem durchgehenden elektrischen Betrieb übergeben werden konnten.

Der Regierungsrat genehmigte ausserdem im Berichtsjahre verschiedene Verträge für die elektrischen Installationen, Rollmaterial und einen Vertrag der beiden Bahngesellschaften mit der Gemeinde Tramelan-dessus betreffend Lieferung der elektrischen Energie für den Betrieb beider Linien. Dieselbe wird von den Bernischen Kraftwerken geliefert.

Der Bundesrat ermächtigte die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahngesellschaft durch Beschluss vom 16. Juni 1913, auf ihrer Linie auch noch die zweite Personenwagenklasse einzuführen.

Im Berichtsjahre gelangte die dritte und die vierte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates von je Fr. 161,400 zur Auszahlung.

8. Bern-Zollikofen, Strassenbahn.

Der Regierungsrat genehmigte am 29. Juli 1913 den zwischen dieser Bahngesellschaft und der Bern-Worb-Bahngesellschaft abgeschlossenen Betriebsvertrag, wodurch der Verwaltungsdienst an letztere übertragen wurde.

Die erfreuliche Verkehrsentwicklung dieser Linie erheischte die Anschaffung eines dritten vierachsigen Personen-Motorwagens mit Gepäckraum, wofür der Regierungsrat am 17. Dezember 1913 den Lieferungsvertrag genehmigte.

9. Worblentalbahn.

Die Kollaudation der Worblentalbahn fand am 22. August statt. Die Betriebseröffnung wurde vom Bundesrat auf den 25. August 1913 gestattet.

Der Regierungsrat genehmigte am 29. Juli 1913 die zwischen der Worblentalbahn-Gesellschaft einerseits, und der Bern-Worb-, sowie der Bern-Zollikofenbahn-Gesellschaft anderseits abgeschlossenen Verträge betreffend die Lieferung elektrischer Energie zum Betrieb der Worblentalbahn.

Ferner genehmigte der Regierungsrat, ebenfalls mit Beschluss vom 29. Juli 1913, den Betriebsvertrag der Worblentalbahn-Gesellschaft mit der Bern-Worb-Bahn-Gesellschaft, welch' letztere den Betrieb auch dieser Linie übernommen hat.

Überdies hat der Regierungsrat am 7. März 1913 den allgemeinen Vorschriften über den Strassenverkehr, und am 22. Juli 1913 dem zwischen der Worblentalbahn-Gesellschaft und der Bern-Zollikofenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag betreffend Führung sämtlicher Züge zwischen Worblaufen und Ittigen durch die B. Z. B., die Genehmigung erteilt.

Die Worblentalbahn-Gesellschaft sah sich Ende des Berichtsjahres ebenfalls veranlasst, ihr Rollmaterial zu vermehren, und zwar durch je einen Personen-Anhängewagen und einen gedeckten Güterwagen.

Durch Beschlüsse vom 4. März und 19. August 1913 bewilligte sodann der Regierungsrat die dritte, beziehungsweise vierte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit je 20 % = Fr. 176,000.

10. Montreux-Berner Oberland.

Der Regierungsrat erklärte sich durch Beschluss vom 8. Juli 1913 auf Grund von Art. 17 des Eisenbahnsubventionsgesetzes vom 7. Juli 1912 mit der Anschaffung von neuem Rollmaterial, nämlich 3 Personen-Motorwagen, 3 Personen-Anhängewagen und 20 Güterwagen, einverstanden.

11. Langenthal-Jura.

An Stelle des zurücktretenden Herrn alt Kantonsoberingenieur von Graffenried wählte der Regierungsrat am 14. Juli 1913 Herrn Kantonsoberingenieur Aebi zum Vertreter des Staates im Verwaltungsrat dieser Gesellschaft.

12. Mett-Meinisberg-Büren.

Die Kollaudation der ersten Teilstrecke Mett-Meinisberg fand am 26. Dezember statt. Der Bundesrat bewilligte die Betriebseröffnung auf den 29. Dezember 1913.

Durch Regierungsratsbeschlüsse vom 11. April, 15. Juli und 18. November 1913 wurden die zweite, beziehungsweise dritte und vierte Einzahlung der Aktienbeteiligung des Staates mit je Fr. 51,840 bewilligt.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 21. Juni 1913 das allgemeine Bauprojekt der zweiten Teilstrecke Meinisberg-Büren und bewilligte an die Ausführung desselben eine Aktienbeteiligung von 40 % des Anlagekapitals von Fr. 350,000, also von Fr. 140,000, oder nach der Variante längs der alten Aare 40 % des Anlagekapitals von Fr. 330,000, also von Fr. 132,000.

Ferner ermächtigte der Grosse Rat die Bahngesellschaft, für diese Fortsetzung ein Anleihen bis auf Fr. 30,000, beziehungsweise Fr. 20,000 aufzunehmen.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Bahnhof Bern. Das neue Lokomotivdepot im Aebigut wurde am 30. November dem Betrieb übergeben. Der Regierungsrat kam im Berichtsjahr noch nicht in die Lage, über das im Vorjahr eingelangte Projekt einer Erweiterung des Personenbahnhofes seine Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement abgeben zu können. Das vom Gemeinderat der Stadt Bern eingeholte Gutachten ist noch nicht eingelangt. Dagegen gelangte die für die Erweiterung der Abstellgeleiseanlage in der Villette erforderliche Verbreiterung des Bahnhofes durch Korrektion der Stadtbachstrasse und Verlängerung der Bühlstrassenbrücke im Jahr 1913 zur Ausführung und Vollendung.

Bahnhof Biel. Im Berichtsjahre sind die Kanalisationsarbeiten vollendet und die eigentlichen Bahnbauten (Unterbau und Hochbau) für den Güterbahnhof begonnen worden.

Bahnhof Thun. Das Erweiterungsprojekt der schweizerischen Bundesbahnen vom November 1911 hat auch im Jahr 1913 seine Erledigung noch nicht gefunden, weil die damit verbundene Frage einer Kanal- oder Hafenanlage noch nicht gelöst werden konnte.

Die Gemeinde Thun stellte dem Projekt III der Berner Alpenbahn für einen Dampfschiffkanal Scherzligen-Zentralbahnhof ein Hafenprojekt mit Aare-Einfahrt entgegen, welches am 28. Februar 1913 dem Regierungsrat zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartements eingereicht wurde.

Konferenzen, Gutachten und weitere Projektstudien führten in erster Linie zu einem Gemeindebeschluss. Die Gemeinde Thun hat am 16. Dezember 1913 eine von uns vorgeschlagene Projektvariante angenommen und die Erhöhung der am 6. August 1911 erkannten Gemeindesubvention von Fr. 320,000 um weitere Fr. 100,000 beschlossen. Sodann beauftragte der Regierungsrat durch Beschluss vom 23. Januar 1914 die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, ein Ausführungsprojekt auf Grundlage einer von der Firma Dr. Epper, Meyer & Cie. in Thun und Bern vorgelegten Projektvariante aufzustellen. Er entband ferner die B.L.S. von der Verpflichtung, nach Erstellung des Hafens die Station Hofstetten mit Schiffskursen wie nach bisherigem Fahrplan anzufahren. Immerhin soll sie diese Station im Sommer mit regelmässigen Spazierfahrten bedienen. Der B. L. S. wurde ferner die Unterstützung für die Einschränkung des Winterbetriebes auf das Allernotwendigste zugesichert.

Die Eisenbahndirektion befasste sich im Berichtsjahre ausserdem mit einer grossen Zahl von Projektvorlagen verschiedenster Art der schweizerischen Bundesbahnen. Wir erwähnen die Projekte betreffend Anlage eines zweiten Geleises auf den Linien Thörishaus-Bern, St. Blaise-Neuenstadt, Gümligen-Kiesen und Lengnau-Biel, betreffend die Erweiterung der Stationen Suberg, Lyss, Tavannes, Choindez und Delsberg; ferner betreffend verschiedene Strassenunterführungen, Stationsbeleuchtungsanlagen, Wasserversorgungen in Wärterhäusern usw.

2. Städtische Strassenbahnen Bern.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 23. Mai 1913 das allgemeine Bauprojekt für ein Anschlussgeleise an die Worblentalbahn in der Papiermühlestrasse, sowie durch Beschluss vom 18. November 1913 das allgemeine Bauprojekt der Ringbahn in der Landesausstellung.

Ferner genehmigte das eidgenössische Eisenbahndepartement die Projektvorlagen für die Doppelspur Hallerstrasse-Fabrikstrasse am 16. Mai, für die Doppelspur auf der Kirchenfeldbrücke am 24. September, für Um- und Neubauten in der Enge und Neubrückstrasse am 3. Oktober, sowie für die Erweiterung der Wagenremise Sulgenbach und Erstellung einer Reparaturwerkstätte am 16. Oktober 1913.

3. Städtische Strassenbahnen Biel.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 28. Februar 1913 das allgemeine Bauprojekt für die Strecke Biel-Mett. Die Kollaudation derselben fand am 21. Oktober statt, worauf der Bundesrat die Betriebseröffnung auf den 24. Oktober gestattet hat.

E. Projektierte Bahnen.

1. Herzogenbuchsee-Wangen-Jura.

Der Grosse Rat des Kantons Bern genehmigte durch Beschluss vom 29. Mai 1913 das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Strassenbahn Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedliesbach, im Kostenvoranschlage von Fr. 1,076,500, und die Gesellschaftsstatuten. Er bewilligte ferner an den Bau derselben eine Aktienbeteiligung von höchstens Fr. 485,500, auf welche Summe die durch Beschluss vom 24. April 1912 bewilligte Aktienbeteiligung von Fr. 280,000 erhöht wurde.

Der Bundesrat hat den Gesellschaftsstatuten durch Beschluss vom 31. März 1913 die Genehmigung erteilt.

Als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat wählte der Regierungsrat am 14. Juni 1913 die Herren Regierungsrat Dr. Tschumi und Grossrat Bösiger in Wanzwil.

2. Huttwil-Eriswil.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 26. Mai 1913 das allgemeine Bauprojekt der Huttwil-Eriswil-Bahn, mit Dampfbetrieb, im Kostenvoranschlag von Fr. 520,000, und die Gesellschaftsstatuten und bewilligte an den Bau dieser Linie eine Aktienbeteiligung von Fr. 195,000.

Der Bundesrat hat die Statuten am 11. Oktober 1913 genehmigt.

Zu Vertretern des Staates im Verwaltungsrat wurden vom Regierungsrat am 14. Juni 1913 gewählt: Herren Grossrat Rufener und Gemeindepräsident Meyer, beide in Langenthal.

3. Langenthal-Melchnau.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 26. Mai 1913 das allgemeine Bauprojekt der Langenthal-Melchnau-Bahn im Kostenvoranschlage von Fr. 1,300,000, sowie die Gesellschaftsstatuten, erteilte die Bewilligung zur Benützung der Bützberg-Murgenthal-Strasse und bewilligte an den Bau dieser Linie eine Aktienbeteiligung von Fr. 590,000.

Die Gesellschaftsstatuten sind vom Bundesrat durch Beschluss vom 6. Oktober 1913 genehmigt worden.

Der Regierungsrat wählte am 14. Juni 1913 als Vertreter des Staates in den Verwaltungsrat die Herren Kantonsoberingenieur Aebi und Regierungsstatthalter Howald in Langenthal.

4. Solothurn-Niederbipp.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 26. Mai 1913 das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Strassenbahn Niederbipp-Solothurn (Baseltor), im Kostenvoranschlag von Fr. 1,520,000, und die vom Regierungsrat dem Initiativkomitee am 7. März 1906 erteilte Bewilligung für die Benützung der Staatsstrasse. Er bewilligte ferner eine Aktienbeteiligung von höchstens Fr. 400,000, unter verschiedenen schützenden Bedingungen.

Die Genehmigung der Gesellschaftsstatuten durch Kanton und Bund konnte im Berichtsjahre noch nicht erfolgen.

Zu Vertretern des Staates im Verwaltungsrat wählte der Regierungsrat am 10. Juni 1913 die Herren Regierungsrat Dr. Tschumi und Direktor Marti in Langenthal.

5. Biel-Täuffelen-Ins.

Die Gesellschaft hat im Jahr 1913 das Ausführungsprojekt ausarbeiten lassen.

Der Bundesrat erteilte am 22. März 1913 den Gesellschaftsstatuten die Genehmigung.

6. Oberaargau-Seeland-Bahn.

Die Gesellschaft befasste sich im Berichtsjahre ebenfalls mit der Feststellung des Ausführungsprojektes, insbesondere mit dem Anschluss an die Solothurn-Bern-Bahn in Bätterkinden und der Linienführung bei Suberg.

Die Eisenbahndirektion hatte sich im Berichtsjahre ausserdem noch mit verschiedenen anderen Projekten zu beschäftigen, nämlich: Pruntrut-Damvant, Bonfol-Réchésy, Muri-Münsingen, Bern-Ortschwaben-Zollikofen, Ortschwaben-Maikirch-Schüpfen-Aarberg, Thun-Freiburg, Langnau oder Signau-Eggiwil-Steffisburg, Tramway-Bümpliz.

F. Eisenbahnkonzessionen.

Die im Jahr 1913 erledigten Konzessionsgeschäfte sind:

1. Neue Konzessionen.

17. Juni:	Grosse Scheidegg-Faulhorn.
20. Dezember:	Muri-Münsingen.
20. „	Solothurn-Niederbipp.

2. Konzessionsfristverlängerungen.

25. November:	Grimselbahn.

3. Konzessionsänderungen.

10. April:	Freiburg-Murten-Ins.
6. Juni:	Langenthal-Huttwil.
6. „	Huttwil-Wohlhusen.
16. „	Tramelan-Breuleux-Noirmont.
21. „	Bern-Lötschberg-Simplon.
15. Dezember:	Worblentalbahn.
20. „	Marzili, Drahtseilbahn.

G. Schiffahrt.

1. Thuner- und Brienzersee.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat mit Beschluss vom 14. Oktober 1913 die der A.-G. Thunerseebahn (und Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee) am 11. Mai 1912 erteilte Konzession für den regelmässigen und periodischen Transport von Personen mit Schiffen auf dem Thuner- und Brienzersee auf die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon übertragen.

Ferner erteilte das eidgenössische Eisenbahndepartement im Berichtsjahre die Betriebsbewilligungen für drei Schleppkähne der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft: D. U. Nr. 1 auf dem Brienzersee, mit 20 Tonnen Tragkraft, und D. U. Nr. 2 und 3 auf dem Thunersee, mit 15 beziehungsweise 20 Tonnen Tragkraft.

2. Bielersee.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat am 9. August die Konzession der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft, vom 17. Mai 1911, für den Personentransport mit Schiffen während des Jahres 1913 auf die Ausführung von Schiffahrtskursen zwischen der Petersinsel (Südseite) und Hagneck ausgedehnt.

Dieselbe Behörde erteilte sodann am 26. Juni 1913 der nämlichen Gesellschaft die Betriebsbewilligung für ihr neues Dampfschiff „Berna". Die zulässige Belastung dieses Schiffes beträgt 550 Personen oder 41¼ Tonnen. Die Bemannung besteht, inklusive Kapitän, aus 7 Mann.

Ferner hat das eidgenössische Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 23. Juli 1913 die Betriebsbewilligung für das Schiff „Stadt Biel" der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft auch auf den Neuenburger- und Murtensee ausgedehnt.

Im weiteren erhöhte der Regierungsrat durch Beschluss vom 9. Dezember 1913 den Staatsbeitrag an die jährliche Zinsengarantie an diese Gesellschaft von Fr. 2000 auf Fr. 3000.

Die Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft hat am 29. Dezember 1913 eine Statutenrevision vorgenommen und dabei ihr Grundkapital auf Fr. 160,000 festgesetzt.

Die Société de navigation à vapeur des lacs de Neuchâtel et Morat in Neuenburg erhielt vom eidgenössischen Eisenbahndepartement im Berichtsjahr die Betriebsbewilligungen für ihre Dampfboote „Fribourg" (500 Personen oder 42¼ Tonnen, 7 Mann Besatzung) und „Helvetia", vormals „Gaspard Escher" (400 Personen oder 30 Tonnen, 7 Mann Besatzung).

In Tüscherz, Hagneck, Erlach und Nidau wurden neue Landungsstege erstellt, beziehungsweise umgebaut, für welche die Eisenbahndirektion die Projekte zu begutachten hatte.

Bern, 14. April 1914.

Der Bau- und Eisenbahn-Direktor des Kantons Bern:

Rudolf von Erlach.

Vom Regierungsrat genehmigt am 30. Mai 1914.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnlinien auf Ende 1913.

№	Name der Bahn	Datum			Baulänge		Anlagekapital			Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	ganze Linie	im Kt. Bern	Total	Aktien	Obligationen	Total	% des Anlagekapitals
					km	km					
	I. Normalspurbahnen.										
1	Emmentalbahn	—	—	—	38,2	32,2					
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	19,9	14	5,820,500	3,820,500	2,000,000	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	18,2	18,2	—	—	—	790,000	13,6
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	13,9	13,9	1,800,000	1,200,000	600,000	400,000	22,2
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	24,8	4	2,337,000	1,837,000	500,000	160,000	6,8
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	10,5	10,5	1,759,000	1,000,000	759,000	637,500	36,2
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	33,2	33,2	5,365,500	3,965,500	1,400,000	2,156,500	40,2
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	14. VII. 1901	10,3	10,3	1,422,500	1,234,500	768,000	859,000	42,3
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	2,7	2,7	580,000				
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	40	29,1	13,280,000	6,000,000	7,280,000	3,155,000	23,8
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 / 27. II. 1901	14. VIII. 1901 / 1. XI. 1902	30,9	30,9	3,764,000	2,770,000	994,000	1,724,500	45,7
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	23,8	23,8	5,305,000	4,005,000	1,300,000	3,120,000	58,8
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	24,4	24,4	1,100,000	1,100,000	—	500,000	45,5
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	11,5	10	1,463,800	1,113,800	350,000	807,200	55,1
12	Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1898	23. VIII. 1898	18	2,3	4,106,500	2,700,000	1,406,500	215,000	5,2
	Murten-Ins	30. V. 1892		23. VII. 1903	7,6	4,3					
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	17,0	17,0	2,519,000	1,730,000	789,000	980,000	38,9
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	22,4	8,6	7,321,000	4,821,000	2,500,000	1,185,000	16,2
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 / 28. II. 1907	1. VI. 1908	24,7	24,7	3,111,000	2,611,000	500,000	1,768,500	56,9
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	23. XII. 1891 (20. XII. 1890) (17. VI. 1890)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1903 (1. VI. 1913) 15. V. 1836	102,5	71,7	155,400,000	60,600,000	34,800,000	17,500,000 / 1,980,000 / 2,217,000	14,0
				Total	494,5	385,8	216,460,800		Total	40,155,200	18,5
	II. Schmalspurbahnen.										
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. I. 1883	17. VIII. 1884	8,8	8,8	500,000	500,000	—	150,000	30,0
	Elektrifikation	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	357,000	257,000	100,000	90,000	25,2
2	Saignelégier-Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	6. XII. 1892	26,5	18,7	1,718,000	1,360,000	358,000	352,000	20,5
3	Bern-Muri-Gümligen-Worb	23. XII. 1896 / 22. XII. 1906	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	9,9	9,9	1,251,200	751,200	500,000	358,600	28,7
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	62,2	21,7	17,277,000	9,000,000	8,277,000	2,050,000	11,9
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	13	13	1,550,100	1,000,100	550,000	500,000	32,3
5	Langenthal-Jura	28. VI. 1893	29. XI. 1905	26. X. 1907	14,8	12,6	1,640,000	1,240,000	400,000	504,000	30,7
6	Tramelan-Les Breuleux-Le Noirmont	22. XII. 1905	22. III. 1907	16. XII. 1913	14	14	1,345,000	1,345,000	—	807,000	60,0
7	Bern-Zollikofen, mit Abzweigung nach Worblaufen	25. VI. 1909	26. IX. 1910	13. VII. 1912	7	7	910,000	660,000	250,000	293,000	32,2
8	Worblentalbahn	6. IV. 1911	18. IX. 1911	25. VIII. 1913	12	12	1,480,250	148,250	—	880,000	59,5
9	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	7,4	7,4	648,000	648,000	—	259,200	40,0
10	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	20. XII. 1907	24. IV. 1912 / 29. V. 1913	im Bau —	9,6	9,6	1,076,500	?	?	485,500	45
11	Oberaargau-Seeland	22. XII. 1909	18. XI. 1912	—	44	44	5,200,000	3,800,000	1,400,000	2,233,500	43,0
12	Biel-Täufelen-Ins	5. X. 1911	18. XI. 1912	—	20,5	20,5	2,220,000	2,006,000	214,000	1,006,000	45,3
13	Solothurn-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	—	28	21	2,850,000	1,900,000	950,000	864,000	30,3
14	Solothurn-Niederbipp	27. VI. 1906	26. V. 1913	—	14	8	1,520,000	1,331,500	188,500	400,000	26,3
15	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	—	11,5	11,5	1,300,000	1,000,000	300,000	590,000	45
16	Huttwil-Eriswil	5. X. 1911	26. V. 1913	—	4	4	520,000	520,000	—	195,000	37,5
				Total	307,2	243,7	43,362,850		Total	12,017,800	27,7
				Gesamttotal	801,7	628,9	259,823,650			52,173,000	20,5
				Zunahme in 1913	32,1	26,1				1,480,500	