

# Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Erlach, Rudolf von / Volmar**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1921)**

PDF erstellt am: **15.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416964>

## **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.

# Verwaltungsbericht

der

## Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1921.

Direktor: Regierungsrat **Rudolf von Erlach.**

Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **Volmar.**

### I. Bauwesen.

#### A. Allgemeine Verwaltung.

##### Personal.

Die Organisation der Verwaltung hat im Berichtsjahre keine Änderung erfahren.

Die Geschäfte der Baudirektion haben stark zugenommen. Die Ursache liegt hauptsächlich in aus den aussergewöhnlichen Weltzuständen heraus entstandenen, neuen Notwendigkeiten und Tätigkeitsverschiebungen. Arbeitslosigkeit und Notstand einerseits, Arbeitsbeschaffung und Unterstützung andererseits waren die Signatur auch des Jahres 1921 für grosse Bevölkerungsteile des In- und Auslandes. Das Wirtschafts- und Arbeitsleben der ganzen Welt leidet schwer unter den unsicheren politischen Verhältnissen und im besondern unter den ungeheuren Geldwertdifferenzen. Ohne das gemeinsame Einschreiten der Gemeinden-, Kantons- und Bundesbehörden mittels Unterstützungen und Arbeitsbeschaffung für die Notleidenden in Baugewerbe und Industrie wäre die schwere, wirtschaftliche Krise

nicht zu überwinden. Alle guten Kräfte müssen zusammenwirken, um Besserung zu schaffen. Ohne grosse Opfer geht das nicht ab. Auch für den sonst stark belasteten Staatsfiskus wäre es ja wünschenswert gewesen, weniger ausserordentliche Bauten bei hochstehenden Baupreisen ausführen oder subventionieren zu müssen. Das war und ist aber durchaus unvermeidlich. Auch ist ja unter allen Umständen Arbeitsbeschaffung blossen Unterstützungen weit vorzuziehen, indem doch materielle wie auch grosse moralische Gegenwerte da sind.

Eingehend wird die Angelegenheit der Arbeitsnot und ihre Bekämpfung durch das der Direktion des Innern unterstellte, zuständige kantonale Arbeitsamt behandelt. Die Baudirektion hat in ihrem Teil, wie im Vorjahre, im Sinne der Verordnung des Regierungsratsbeschlusses vom 11. Juli 1919 und neuern Erlassen die in ihr Verwaltungsgebiet einschlagenden Notstandsgeschäfte im Hoch-, Strassen- und Wasserbau besorgt, die Arbeits- und Subventionsgesuche und Projekte geprüft und, soweit an ihr, zur Bewilligung, Subventio-

nierung und Ausführung gebracht. Fünf Listen mit 130 Bauobjekten von Gemeinden und Kanton mit einer gesamten Voranschlagssumme von Fr. 14,266,900 wurden dem Regierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt, von diesem am 6. und 12. Mai, 3. Juni, 11. November und 15. Dezember genehmigt und die ersten vier am 16. Dezember 1921 in einer Generalvorlage der Direktion des Innern vom Grossen Rate bestätigt. Aus den 5 Beschlüssen resultiert eine gesamte Bewilligungssumme zu Lasten der ordentlichen Strassenbaukredite E und F der Baudirektion von Fr. 1,729,460 und auf Wasserbaukredit von Fr. 982,450. Hochbauobjekte des Staates (Baudirektion) wurden 3 subventioniert. Die daraufhin zur Ausführung gelangten Objekte finden sich mit den stattgefundenen Zahlungen in den nachfolgenden Unterabschnitten aufgeführt. Die Baupreise sind im Laufe des Jahres etwas zurückgegangen.

Für die Ausführung von Bauarbeiten war das im Sommer zum Teil gewitterreiche, aber sonst warme und trockene Jahr sehr günstig; speziell für Wasserbauten. Es gab wenig Hochwasserüberraschungen und daherige Schwierigkeiten; andererseits aber grossen Wassermangel in Flüssen und Quellen zum Nachteil von Wasserwerken und Brunnenanlagen, so dass die Notwendigkeit rationaler Wasserstandsregulierungen und Wasserversorgungen überall so recht zutage trat. Letztere wurden deshalb auch vielfach ausgeführt.

Neben den vielen Notstandsarbeiten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit musste natürlich auch das sonst Notwendige zur Ausführung gebracht werden — im Hochbau für die eigenen Bedürfnisse des Staates. — Sein Hochbauprogramm ist für Erweiterungs- und Neubauten stets voll belastet, bald für Amts-, Schul-, Spital- und Landwirtschaftsgebäude, bald für Erziehungs-, Armen- und Arbeitsanstalten. Ähnlich im Strassenwesen. In dem 2190 km langen Strassennetz des Staates selbst gibt es noch immer viel zu verbessern, um es den neuen Verkehrsanforderungen anzupassen. Dann kommen auch die Gemeinden um Subventionen für ihre Strassen 4. Klasse.

Aus den beigegebenen Kostenzusammenstellungen für den Hoch-, Strassen- und Wasserbau ist ersichtlich, dass es nicht möglich war, alle Budgetkredite einzuhalten, trotzdem überall tunlichst gespart worden ist. Aus dem nunmehr grösseren Ertrag der Automobilsteuer konnte im Jahre 1921 ein ansehnliches Arbeitsprogramm in Neubeschotterungen, Walzungen und zweckmässiger Behandlung der Fahrbahndecke durchgeführt werden, das nur an wenigen Orten noch durch örtlichen Wiederausbruch der Maul- und Klauenseuche beeinträchtigt wurde.

Eine wichtige Frage bildet die Ordnung des Verkehrs mit Motorfahrzeugen auf den Strassen aller Kantone. Grössere Einheitlichkeit und Übereinstimmung als bisher ist wünschbar. Das interkantonale Konkordat muss der bundesgesetzlichen Regelung weichen, wofür das Schweizervolk am 22. Mai 1921 mit der Annahme einer Ergänzung der Bundesverfassung durch Art. 37<sup>bis</sup> die Rechtsgrundlage geschaffen hat. Bisher hat jeder Kanton für sein Gebiet gutfindende Verkehrsbeschränkungen beschlossen, und das eidgenössische Polizeidepartement hat dieselben alljährlich auf April in einer Zusammenstellung, für ein Jahr geltend, im Druck herausgegeben.

Für den Kanton Bern hat man es, unter Abwägung der verschiedenartigen Interessen, bei den nötigsten Einschränkungen bewenden lassen. Für den freien Verkehr wurden nur wenige Bergstrassen verboten, und auch diese sollen später, unter gewissen Bedingungen, soweit tunlich freigegeben werden.

Eine besondere Bedeutung hat der Automobilverkehr an Sonntagen bekommen. Vom Grossteil der Bevölkerung verlangt, von Motorfahrzeugbesitzern und Verkehrsvereinen bekämpft, haben die meisten Kantone den Automobilverkehr am Sonntagnachmittag in den Monaten Mai—September für ihr Gebiet verboten; Bern in Übereinstimmung mit der Mehrheit der Kantone für die Zeit von 1—6½ Uhr und für die Bielerseestrasse noch für den Monat Oktober. Es ist kein Zweifel, dass die Mehrheit unseres Volkes das Verbot will, und solange es nicht gelungen sein wird, den Strassenstaub noch wirksamer zu bekämpfen und allgemein ein rücksichtsvolleres Fahren zu erzielen, bleibt das Verbot eine vom öffentlichen Interesse gebotene Massnahme. Es wird gemildert oder aufgehoben werden können, wenn die Bedingungen dafür vorhanden sein werden. Heute ist dies leider noch nicht der Fall. Zuerst dürften eventuell gewisse Hauptstrassenzüge geöffnet werden.

Der Strassenbau und -unterhalt, sowie der Strassenverkehr ist überall, im In- und Ausland, Gegenstand intensiver Untersuchungen und Anwendungen. Die zuständigen Behörden jedes Kantons und jedes Landes schenken ihnen die grösste Aufmerksamkeit. Der Verein schweizerischer Strassenbaufachmänner sucht ebenfalls, in enger Fühlungnahme mit den Staats- und Gemeindebehörden, soviel an ihm das Strassenwesen zu fördern und vermittelt nach Wunsch Auskünfte und Ratschläge.

Eine grosse Zahl Geschäfte liefert die Hoch-, Strassen- und Wasserpolizei, speziell das Bauen an Strassen entgegen den normalen, gesetzlichen Vorschriften und Reglementen, worüber nach § 11 und 13 des Baudekretes vom 13. März 1900 die Baudirektion und der Regierungsrat entscheiden, nach Art. 6 Strassenpolizeigesetz letzterer als einzige Instanz. In zwei Fällen ist gegen solche Entscheide des Regierungsrates an das Bundesgericht rekuriert worden, in beiden ohne Erfolg.

Zeitraubende Arbeit verursachen viele von den zahlreich zur Prüfung und Sanktion einlaufenden Bau-, Gemeindewerk-, Wasserversorgungs-, Kanalisations-, Weg- und Schwellenreglementen, Alignementsplänen etc. Einesteils verlangt das neue Gemeindegesezt, andererseits überhaupt die Notwendigkeit eine bessere Regelung dieser Materien. Da die Verhältnisse in Stadt und Land grosse Verschiedenheiten aufweisen, so hat es das Grundgesetz jeder Gemeinde selbst überlassen, sich ihre Vorschriften innerhalb der allgemeinen Ordnung nach eigenen Bedürfnissen zu geben.

**Organisation und Personal.** Am 24. Januar 1921 verstarb, erst 45 Jahre alt, unser tüchtiger Geschäftskontrollleur E. Schmalz, der der Verwaltung während 21½ Jahren angehört hat. Seine Stelle wurde durch Nachrückten besetzt.

Als Adjunkt des Kantonsoberingenieurs wurde gewählt: P. von Wytenbach in Bern, mit Amtsantritt auf 1. August 1921, und als Techniker des Kreisoberingenieurs IV (Burgdorf) E. Bangerter in Bern.

Auf Gesuch hin wurden 6 Oberwegmeister und Schwellenmeister pensioniert, nämlich G. Reichen in Kandersteg und R. Knutti in Oey, Lehmann in Langnau, Rufer in Münchenbuchsee, A. Criblez in Péry und A. Mertenat in Delsberg. Sie wurden ersetzt durch Ingenieur Rüeegger in Frutigen als Oberwegmeister und Amtsschwellenmeister für Frutigen, Oberwegmeister Schmid in Wimmis als Amtsschwellenmeister für das Niedersimmental, Oberschwellenmeister Ulmann in Bärau als Oberwegmeister für Signau, Bauführer Niklaus Moser in Kehrsatz als Oberwegmeister für Fraubrunnen, A. Vorpe in Sonceboz für Courtelary, und Techniker Bucher in Delsberg für Delsberg und Laufen. Zürcher in Burgdorf wurde auf den Bezirk Trachselwald versetzt und in Burgdorf ersetzt durch Alfr. Trachsel, gew. Bauunternehmer in Wattenwil.

37 Wegmeister wurden pensioniert; 25 sind in der Hilfsdienstkasse eingereiht.

Auf Ende des Jahres hatten wir 23 Oberwegmeister, 557 Wegmeister, 4 Bauführer und Amtsschwellenmeister, 6 Schleusenmeister und Aufseher und 32 Pegelaufer. Davon sind 17 Oberwegmeister I. Klasse, 4 II. Klasse und je 1 IV. und V. Klasse, 404 Wegmeister I. Klasse, 66 II. Klasse, 39 III. Klasse, 38 IV. Klasse, 8 V. Klasse und 2 VI. Klasse. Die untern Klassen finden sich hauptsächlich im Oberland, auf abgelegenen und weniger frequentierten Strassenbezirken.

**Obligatorische Unfallversicherung.** Am 31. März 1921 ist das 3. Versicherungsjahr abgelaufen. Fortan soll aber mit dem Kalenderjahr abgerechnet werden. Demgemäss fand je ein Abschluss auf 31. März und auf 31. Dezember 1921 statt. Der Prämienatz betrug, gemäss Entscheid der Anstalt vom 8. November 1920, für die Betriebsversicherung einheitlich 22 ‰ und für Nichtbetriebsversicherung 5 respektive 6 ‰. Die Ab-

rechnung auf 31. März 1921 ergab bei einer gesamten Lohnsumme von Fr. 2,508,265.75 eine Prämienleistung an die Anstalt von Fr. 61,493.95 für Betrieb und Franken 16,758.20 für Nichtbetrieb; total Fr. 78,252.15. Die erhaltenen Unfallentschädigungen betragen ohne Arzt- und Apothekerkosten für 120 Unfälle Fr. 19,850.30. Die Abrechnung auf 31. Dezember 1921 ergab eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,172,776.80, eine Betriebsprämie von Fr. 45,482.25 und eine Nichtbetriebsprämie von Fr. 10,970.15 = total Fr. 56,452.40. Die Anstalt bezahlte für 104 Unfälle, ohne Arzt- und Apothekerkosten, Fr. 14,856.20. Eine grössere Anzahl Fälle sind noch nicht erledigt; ferner kommen zu diesen Entschädigungen noch jährliche Renten an 7 Verunfallte.

## B. Gesetzgebung.

Durch Gesetz vom 30. Januar 1921 ist Art. 1 desjenigen vom 14. Dezember 1913 betreffend Erhebung einer Automobilsteuer und Abänderung des Strassenpolizeigesetzes im Sinne der Steuererhöhung abgeändert und dabei bestimmt worden, dass dadurch Entschädigungen für ausserordentliche Strassenbenützung nicht berührt werden.

Von der in Vorbereitung befindlichen, eidgenössischen Regelung des Automobilverkehrs ist bereits im I. Abschnitt die Rede gewesen. Vom Grosse Rat wurde am 21. Februar eine Abänderung des Art. 7 des Automobilkonkordates und vom Regierungsrat am 10. März 1921 eine neue Verordnung betreffend Massnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit beschlossen.

Im übrigen wurden zwei Privatgewässer zu besserem Unterhalt und Abwendung gemeiner Gefahren unter öffentliche Aufsicht gestellt.

## C. Hochbau.

## 1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten 1921.

## a. Ausgaben für Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäude, Unterrichts-, Erziehungs-, Militär- und Strafanstalten, Frauenspital, technische, alp-, land- und milchwirtschaftliche Schulen.

(Budget X D 1: Fr. 250,000.)

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1921		Gesamtkosten bis Ende 1921		Stand der Arbeiten und der Abrechnungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht des Hochbauamtes . . . . .	—	—	75,378	70	—	—	
Verschiedene Bauten unter Fr. 20,000 Kosten . .	125,452	65	88,980	10	88,980	10	Zirka 40 Objekte.
Bellelay, Hotel Bären, Instandstellung . . . . .	33,700	—	1,870	25	32,818	55	Abrechnung 1922.
Pruntrut, Seminar, Herstellungsarbeiten . . . . .	46,000	—	8,291	45	39,091	45	In Arbeit.
Tessenberg; Anstaltsbau . . . . .	57,500	—	45,602	10	49,646	60	Abrechnung 1922.
Biel, Amthaus; Untermuerung . . . . .	53,000	—	24,391	10	30,391	10	» 1922.
Interlaken, Schloss; neues Holz- und Waschhaus .	10,000	—	288	70	9,988	70	Fertig.
Sonvilier, Anstalt; Heizung und sanit. Einrichtung	26,500	—	26,575	60	26,575	60	Abrechnung 1922.
Brüttelen, Anstalt; Neubauten . . . . .	20,000	—	12,588	75	19,668	25	» 1922.
Bern, Hochschule; neuer Hörsaal . . . . .	20,000	—	1,693	—	18,415	25	» 1922.
Kehrsatz, Anstalt; neuer Schopf mit Keller . . .	20,700	—	540	05	20,634	10	Fertig.
Bern, Sternwarte-Besitzung; Umbauten <sup>1)</sup> . . . .	20,000	—	13,265	25	13,265	25	Abrechnung 1922.
Laupen, Schloss; Dachstockausbau . . . . .	13,000	—	469	—	12,962	40	Erledigt.
Köniz, ehemalige Blindenanstalt; Baukostenvergütung <sup>1)</sup> . . . . .	125,000	—	125,000	—	125,000	—	»
Langenthal, landwirtschaftliche, Schule; Ökonomiegebäude <sup>1)</sup> . . . . .	120,000	—	37,544	55	37,544	55	Im Bau.
Bern, Amthaus; Verbesserung der Heizanlage . .	17,600	—	16,900	—	16,900	—	Abrechnung 1922.
Bern, Hochschule; zwei neue Heizkessel . . . . .	22,000	—	20,515	15	20,515	15	» 1922.
Total	730,452	65	499,893	75	578,855	95	

<sup>1)</sup> Grossratsbeschluss vom 16. Mai 1921.

Der Budgetkredit von Fr. 250,000 wurde somit um Fr. 249,893. 75 überschritten, wozu der Regierungsrat mit Beschlüssen vom 11. Juni und 28. November 1921 vorbehaltlich der Genehmigung des Grossen Rates die Ermächtigung erteilte. Von den bewilligten Krediten von Fr. 730,452. 65 sind noch Fr. 151,596. 70 unverbraucht.

Die Hälfte der Überschreitung hat einzig der Posten Köniz, Blindenanstalt, Rückvergütung von Baukosten für von ihr während ihrem Aufenthalt ausgeführte Verbesserungen verursacht. Ferner trugen wesentlich dazu bei die Erstellung des Ökonomiegebäudes der landwirtschaftlichen Schule Langenthal, die Anstaltsbauten auf dem Tessenberg und in Sonvilier, sowie die Sicherung des Amthauses Biel gegen Senkungen. Kredite wurden zusammen Fr. 435,702 bewilligt, welche zum grossen Teil in obigen Verwendungen enthalten sind.

Belastet bleibt der Kredit D 1 auf 1. Januar 1922 durch unerledigte Bewilligungen mit Fr. 246,454. 65.

**b. Der Amortisationskredit X D 2** von Fr. 90,000 ist wie letztes Jahr zur Abschreibung auf dem Posten Bern Frauenspital verwendet worden. Die hier noch abzutragende Vorschussrestanz beträgt auf 1. Jan. 1922 noch Fr. 521,455.

c. Budgetrubrik X D 3 Fr. 100,000: Irrenanstaltsbauten auf Rechnung Irrenfonds.  
Nachkredite Fr. 200,000 und Fr. 83,000.

Baubjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1921		Gesamtkosten bis Ende 1921 (ohne Einnahmen)		Stand der Arbeiten und der Abrechnungen
Bauleitung und Aufsicht . . . . .	—	—	10,293	90	—	—	
Münsingen, Neuer Holz- und Ladenschopf . . . . .	17,600	—	2,338	70	17,337	45	Fertig.
			+4,400	—			
Münsingen, neues Küchendach . . . . .	5,700	—	5,680	75	5,680	75	Abrechnung 1922.
Münsingen, neue Zimmeröfen . . . . .	19,400	—	1,291	35	19,209	25	Fertig.
Münsingen, Werkzeugschopf und Wäscherei . . . . .	58,000	—	35,065	25	35,065	25	Abrechnung 1922.
Münsingen, automatische Kühlanlage . . . . .	20,000	—	16,521	75	16,521	75	» 1922.
Waldau, Kanalisation <sup>1)</sup> . . . . .	290,000	—	—	—	286,787	05	
			4	—			
Waldau, Hauptgebäude: Heizkessel . . . . .	1,860	—	1,851	70	1,851	70	Fertig.
			43	80			
Waldau, Kreuzweg: Scheuerumbau . . . . .	66,000	—	39,811	50	39,811	50	Abrechnung 1922.
Waldau, Neubau der abgebrannten Scheune <sup>2)</sup> . . . . .	225,000	—	209,881	15	209,881	15	» 1922.
			+83,771	55			
Waldau, Umbau der Neuhausscheune . . . . .	63,000	—	36,593	65	36,593	65	» 1922.
Bellelay, Umbau der Aborte . . . . .	43,800	—	856	—	43,756	60	Fertig.
			+205	20			
Bellelay, Wohnungseinbau im Doktorhaus . . . . .	10,000	—	8,565	75	9,924	80	»
Bellelay, Einbau einer Autogarage . . . . .	10,000	—	903	45	9,903	45	»
Bellelay, Dampfkesselspeisepumpe . . . . .	3,000	—	1,013	—	2,995	—	»
Bellelay, Lichtinstallation, Änderungen etc. . . . .	5,400	—	5,002	30	5,397	45	»
Bellelay, Kirche, Sicherungsarbeiten . . . . .	55,000	—	6,832	90	54,923	80	»
Bellelay, Kesselhaus, Steckkontaktleitung . . . . .	500	—	500	—	500	—	»
<b>Total</b>	<b>894,260</b>	<b>—</b>	<b>383,003</b>	<b>10</b>	<b>796,140</b>	<b>60</b>	

<sup>1)</sup> Grossratsbeschluss vom 3. Februar 1913.

<sup>2)</sup> » 28. September 1921.

Die + bedeuten Einnahmen. (Zur Hauptsache Brandentschädigung für Waldau.)

Der Budgetkredit wurde somit um rund Fr. 283,000 überschritten, wozu der Regierungsrat mit Beschlüssen vom 12. Juli und 5. Dezember 1921, unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates, die Ermächtigung erteilte.

Von den bewilligten Krediten von Fr. 894,260 verbleibt noch eine Restanz von Fr. 98,119. 40.

Aus unerledigten Bewilligungen bleibt der Kredit auf 1. Januar 1922 noch belastet mit Fr. 159,535. 30.

## d. Auf Vorschussrechnung wurden folgende Hochbauarbeiten ausgeführt und bezahlt:

Bauobjekte	Bewilligte Baukredite		Reinausgaben pro 1921		Gesamtkosten bis Ende 1921		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Laupen, Schlossfelsen; Verbauung . . . . .	10,000	—	—	—	9,064	05	Erledigt. Von Rubrik X C I zurückvergütet.
Waldau, Anstaltsscheunen; Unterhalt . . . . .	4,000	—	757	—	1,962	45	Erledigt. Von Anstalt zurückvergütet.
St. Johannsen, Strafanstalt; Zellenbau <sup>1)</sup> . . . . .	260,000	—	1,577	80	146,621	80	Wird von der Anstalt amort.
Langenthal, landw. Schule; Ökonomiegebäude <sup>2)</sup> . . . . .	236,000	—	226,197	10	226,197	10	Zu Lasten der Landw.-Direktion.
St. Johannsen, Verwaltungsgebäude . . . . .	70,000	—	—	—	65,128	35	Erledigt. Von Anstalt zurückvergütet.
Tessenberg, Jaberghaus . . . . .	2,500	—	—	—	1,000	—	Erledigt. Von Anstalt zurückvergütet.
Bern, Frauenspital; Erweiterungsbau <sup>3)</sup> . . . . .	955,000	—	275,542	25	951,455	—	Aus X D 3. Fr. 90,000 amortisiert.
			+102,929	75			
Rütti, Molkereischule; Käsereigebäude . . . . .	25,500	—	1,339	80	25,498	60	Erledigt. Von Molkereischule zurückvergütet.
Bellelay, Anstaltsökonomie, Kochanlage . . . . .	9,500	—	740	30	9,490	85	Erledigt. Von Anstaltsökonomie zurückvergütet.
Waldau, Mösli; Angestelltenwohnungen . . . . .	24,000	—	21,801	10	22,003	50	do.
Bellelay, Torfausbeutung; Betrieb . . . . .	15,000	—	—	—	15,000	—	Einnahmenüberschuss auf A i 20a übergeschrieben.
			+4,502	20	+2,033	30	
Bellelay, Torfausbeutung; Einrichtung . . . . .	45,000	—	—	—	45,018	65	Bis am 1. Januar 1922 Franken 25,834.05 amortisiert.
Münsingen, landw. Schule, Verbesserungen . . . . .	16,000	—	362	—	15,673	95	Erledigt. Von landw. Schule zurückvergütet.
Bern, Frauenspital; Sterilisationsanlage . . . . .	32,500	—	12,500	—	32,500	—	Fertig.
Bellelay, Schweinestallbau mit Küche . . . . .	73,000	—	64,390	50	67,241	80	Wird aus Ökonomierechnung amortisiert.
Langenthal, landw. Schule; Verwaltungshaus <sup>4)</sup> . . . . .	266,000	—	90,764	70	90,764	70	
			+20,000	—			
Biel, Technikum; Erweiterung . . . . .	10,600	—	—	—	10,575	—	Amortisation später aus Hauptkredit.
Rütti, landw. Schule; Verwaltungsgebäude . . . . .	3,300	—	1,550	95	1,550	95	Aus Betriebsrechnung d. Schule vergütet.
Bern, Frauenspital; Heizung und Warmwasser-einrichtung <sup>5)</sup> . . . . .	166,000	—	44,432	60	165,432	60	
			+378	95			
Tessenberg, Bon Accueil; Instandstellung . . . . .	10,000	—	2,670	60	10,028	70	
Öschberg, Gartenbauschule; Neuanlagen <sup>6)</sup> . . . . .	165,000	—	129,482	50	129,482	50	
Münsingen, Anstaltsökonomie; Verbesserungen . . . . .	20,310	—	7,143	45	18,955	70	Aus Ökonomierechnung der Anstalt vergütet.
Übertrag	2,419,210	—	881,252	65	2,060,646	25	

Die + bedeuten Einnahmen.

<sup>1)</sup> Grossratsbeschluss vom 19. Mai 1919.<sup>2)</sup> " " 15. November 1920.<sup>3)</sup> " " 18. März 1919 und 13. Oktober 1920.<sup>4)</sup> " " 16. Mai 1921.<sup>5)</sup> " " 22. März 1920.<sup>6)</sup> " " 2. " 1921.

Baubjekte	Bewilligte Baukredite		Reinausgaben pro 1921		Gesamtkosten bis Ende 1921		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Übertrag	2,419,210	—	881,252	65	2,060,646	25	
Bern, Frauenspital; Mobiliar <sup>1)</sup> . . . . .	229,000	—	226,829	50	226,829	50	
			+ 20	—			
Tessenberg, neue Scheune <sup>2)</sup> . . . . .	143,000	—	46,105	—	46,105	—	
Münsingen, landw. Schule; Hauptküche und Pächterhaus . . . . .	12,860	—	12,741	35	12,741	35	Erledigt. Aus Baukredit der Schule vergütet. Aus Ökonomierechnung der Anstalt vergütet.
Münsingen, Anstaltsökonomie; Stallverbesserung.	2,200	—	1,894	75	1,894	75	
	2,806,270	—	1,168,823	25	2,348,216	85	
Die + bedeuten Einnahmen.							
<sup>1)</sup> Grossratsbeschluss vom 2. März 1921.							
<sup>2)</sup> " " 16. Mai 1921.							

Es sind dies teils grosse Bauten, deren Kosten notwendigerweise vorläufig aus Vorschussrechnung bezahlt werden mussten, teils sind es Objekte anderer Staatsverwaltungen (abträgliche Ökonomien), deren Kosten von letztern aus ihren Betriebsrechnungen zurückvergütet werden. Zu erstern gehören unter anderem die Erweiterung des Frauenspitals, an die der Bund eine ausserordentliche Notstandssubvention von Fr. 120,000 leistet, sowie die Schulgebäude in Langenthal und Öschberg. Sie müssen später sukzessive amortisiert werden.

## 2. Unterhalt der Staatsgebäude.

(Budgetkredit C: Fr. 440,000.)

Budgetrubriken	Budgetkredite		Reinausgaben		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
1. Amtsgebäude . . . . .	300,000	—	375,002	70	Nachkredit von Fr. 75,000 Regierungsratsbeschluss vom 8. Dezember 1921.
2. Pfrundgebäude . . . . .	100,000	—	100,000	30	
3. Kirchengebäude . . . . .	7,000	—	6,991	30	
4. Öffentliche Plätze . . . . .	3,000	—	962	80	
5. Wirtschaftsgebäude . . . . .	30,000	—	30,008	15	
<i>Total</i>	440,000	—	512,965	25	Mehrausgaben Fr. 72,965. 25

Die Mehrausgaben auf Rubrik 1 resultierten aus einer bedeutenden Ausgabenübertragung vom Vorjahre, d. h. von bewilligten und angeordneten, aber noch nicht abgerechneten Arbeiten, wozu dann im Berichtsjahre neue Bedürfnisse kamen. Die grosse Inanspruchnahme dieses Kredites ist leicht erklärlich aus der grossen Zahl der zu dieser Kategorie zählenden Staatsgebäude (Verwaltungsgebäude der Zentral- und Bezirksverwaltungen, Hochschulgebäude, Staatsseminarien, Frauenspital, Techniken, Staatsanstalten inklusive Irrenanstalten, Militäranstalten, landwirtschaftliche Schulen), alles stark benutzte Gebäulichkeiten.

## 3. Schulhäuser und Anstalten von Gemeinden und Korporationen.

Für 66 Schul-, 7 Anstalts- und Spitalgebäude sind für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität und des Armenwesens Neu- und Umbauprojekte und Abrechnungen begutachtet und die Kollaudierung besorgt worden. Es ist dies eine ganz bedeutende Zunahme speziell der Schulhausgeschäfte gegen früher. Veranlasst wurden diese Mehrbauten einestils durch bauliche Bedürfnisse zur bessern Unterbringung der Schulen und der Lehrkräfte, andernteils auch zur Schaffung von



Arbeit für Arbeitslose. Vielenorts entsprechen die bestehenden Bauten und Einrichtungen noch nicht den Vorschriften. Von den eingereichten Projektvorlagen mussten verschiedene als abänderungsbedürftig erklärt werden.

#### 4. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Gemäss Art. 7, 9 und 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 und den Ergänzungsgesetzen vom 4. November 1900 und 3. November 1907 genehmigte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion folgende derartige Gemeindeerlasse:

Biel, Alignementsplan; Abänderung.  
Burgdorf, Gebührentarif.  
Langnau, Kanalisationsreglement.  
Burgdorf, Reglement betreffend Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze.  
Oberburg, Wasserregulativ.  
Sumiswald, Kanalisationsreglement; Nachtrag.  
Réclère, Wasserreglement.

Arni, Elektrizitätsreglement.  
Thun, Baureglement; Abänderung.  
Zollikofen, Wasserversorgungsreglement.  
Thun, Alignementsplan für die Seestrasse.  
Rohrbach, Wasserversorgungsreglement.  
Langenthal, Alignementsplan für den Flurweg.  
Rohrbach, Wasserversorgungs- und Licht- und Kraftreglemente.  
Schwarzenburg, Alignementsplan; Abänderung.  
Münster, Kanalisationsreglement.  
Neuenstadt, Elektrizitätsreglement.  
Münster, Wasserversorgungsreglement.  
Spiez, Alignementsplan für die Spiez-Faulensee-Strasse; Abänderung.

#### 5. Hochbaupolizei.

5. Baupolizeigeschäfte sind auf den Bericht und Antrag der Baudirektion gemäss §§ 13 und 14 des Baudekretes vom 13. März 1900 vom Regierungsrat oberinstanzlich behandelt worden. Eine Anzahl anderer wurden durch Direktionsentscheid gemäss Art. 11, 1. Alinea, Baudekret vom 13. März 1900 erledigt. Ein Fall gelangte vor Bundesgericht und wurde im Sinne des Regierungsrates entschieden.

**D. Strassen- und Brückenbau.****1. Neubauten und Korrekturen.**

Baubjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1921		Gesamtausgaben bis Ende 1921		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<b>Budgetkredit X F 1: Fr. 200,000.</b>								
<b>Nachkredit Fr. 200,000 (R.-R.-Beschluss v. 6. Jan. 1922).</b>								
<b>a. Staatsstrassen.</b>								
Wangen-Aarebrücke, Umbau . . . . .	34,700	—	4,025	—	34,670	—	—	—
Biel-Frinvilier, Herstellung der Taubenlochbrücke . . . . .	23,529	05	9,658	05	23,537	—	—	—
Frinvilier-Sonceboz, Korrektio n Tourne-Dos . . . . .	7,300	—	396	25	7,300	—	—	—
1) Miécourt-Charmoille, Verbreiterung . . . . .	12,900	—	7,582	65	7,582	65	5,317	35
Röthenbach-Südern, Neubau der Fraumattbrücke . . . . .	15,400	—	13,095	—	13,095	—	2,305	—
Münster-Tavannes, Korrektio n in Münster . . . . .	2,300	—	830	40	1,961	95	338	05
Pruntrut-Lugnez, Brücken in Dampheux . . . . .	10,000	—	30	—	9,958	25	41	75
Ostermundigen-Vechigen, Trottoir Ostermundigen . . . . .	1,050	—	1,050	—	1,050	—	—	—
1) Kirchenthurnen-Mühledorf, Korrektio n . . . . .	26,000	—	25,095	25	25,164	85	835	15
Pieterlen-Büren, Verbreiterung in Pieterlen . . . . .	1,100	—	100	—	1,118	90	—	—
Saanen-Gstaad, Korrektio n in Gstaad . . . . .	3,200	—	2,968	10	3,094	35	105	65
Langenthal, Trottoiranlage . . . . .	850	—	600	—	600	—	250	—
Kandersteg, Umbau der Eggenschwandbrücke . . . . .	10,000	—	9,413	35	9,413	35	586	65
1) Cornol-Les Rangiers, Korrektio n in Chételat . . . . .	30,800	—	27,158	40	27,658	40	2,141	60
Gstaad-Gsteig, Umbau der Reuschbachbrücke . . . . .	10,000	—	9,792	05	9,958	55	—	—
1) Münsingen-Thun, Korrektio n des Haslikehrs . . . . .	7,500	—	5,623	05	5,623	05	1,876	95
1) Neuenstadt, Kanalisation . . . . .	8,750	—	4,375	—	4,375	—	4,375	—
Zweisimmen-Saanen, Umbau der Grabenweidbrücke . . . . .	12,000	—	10,876	65	10,876	65	1,123	35
Spiez-Krattigen, Korrektio n in Spiez . . . . .	—	—	26	25	348	75	—	—
Wichtrach-Thalgut, Trottoiranlage und Bachkorrektio n . . . . .	6,850	—	6,635	80	6,635	80	214	20
Delsberg, Schalenanlage . . . . .	2,400	—	2,069	40	2,069	40	330	60
Frutigen-Adelboden, Hohenstegbrücke, Neubau . . . . .	28,000	—	12,000	—	12,000	—	16,000	—
Schüpbach-Lauperswil, Korrektio n in Lauperswil . . . . .	5,600	—	5,438	70	5,438	70	161	30
1) Schwarzenburg, Korrektio n der Waldgasse . . . . .	20,000	—	13,745	80	13,745	80	6,254	20
1) Münster-St. Joseph, Trottoir in Münster . . . . .	800	—	800	—	800	—	—	—
1) Biel-Lyss, Korrektio n . . . . .	52,500	—	860	—	860	—	51,140	—
Charmoille-Asuel, Korrektio n in Frégiécourt . . . . .	3,800	—	207	60	3,800	—	—	—
Biel-Frinvilier, Korrektio n . . . . .	6,000	—	5,864	95	5,864	95	135	05
Kiesen-Jaberg, Sicherung der Aarebrücke . . . . .	13,000	—	8,400	—	8,400	—	4,600	—
Thun-Oberhofen, Trottoir in der Bächimatte . . . . .	3,400	—	3,400	—	3,400	—	—	—
1) Spiez-Faulenseebad, Trottoiranlage . . . . .	2,130	—	2,130	—	2,130	—	—	—
1) Interlaken, Korrektio n und Trottoir am Höheweg . . . . .	6,300	—	6,300	—	6,300	—	—	—
1) Delsberg-Courrendlin, Trottoir in Delsberg . . . . .	3,800	—	2,000	—	2,000	—	1,800	—
Pruntrut-Courgenay, Brückenreparaturen . . . . .	10,000	—	9,833	75	9,833	75	166	25
1) Münster-Tavannes, Trottoir in Malleray . . . . .	1,800	—	1,800	—	1,800	—	—	—
1) Pruntrut-Delle, Trottoir in Pruntrut . . . . .	4,350	—	3,000	—	3,000	—	1,350	—
1) Lyss, Staatsstrassen, Korrektio n im Oberdorf . . . . .	440	—	408	20	408	20	31	80
Oberburg, Brückenumbau . . . . .	8,000	—	6	—	6	—	7,994	—
<i>Total</i>	396,549	05	217,595	65	285,879	30	59,473	90
<b>b. Strassen IV. Klasse.</b>								
1) Unterseen, Seidenfadenstrasse und Rütliweg, Neubau . . . . .	4,800	—	4,800	—	4,800	—	—	—
1) Spiezbergstrasse, Neubau . . . . .	7,050	—	7,050	—	7,050	—	—	—
Dürrenroth-Oberwald, Neubau . . . . .	24,680	—	5,000	—	19,097	50	5,582	50
1) Mürren, Dorfstrassen, Korrektio n . . . . .	10,500	—	5,744	20	5,888	—	4,612	—
<b>Übertrag</b>	47,030	—	22,594	20	36,835	50	10,194	50

1) Mit Subvention aus Notstandskrediten ausgeführt.

Baubjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1921		Gesamt- ausgaben bis Ende 1921		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	47,030	—	22,594	20	36,835	50	10,194	50
Lyss-Brandholz, Neubau . . . . .	5,359	—	2,100	—	2,100	—	3,259	—
1) Stössen-Hirschhorn, Neubau . . . . .	23,100	—	2,800	—	22,830	—	270	—
1) Steffisburg-Lueg-Fahni, Neubau . . . . .	79,200	—	32,200	—	77,350	—	1,850	—
1) Diemtigthalstrasse, Korrekturen . . . . .	12,176	55	12,176	55	12,176	55	—	—
1) Ried-Wyl, Korrektur . . . . .	9,800	—	9,800	—	9,800	—	—	—
Schwarzenegg-Eriz, Korrektur . . . . .	5,500	—	1,330	—	3,270	—	2,230	—
St. Brais-Montfavergier, Neubau . . . . .	16,076	—	10,330	—	10,330	—	5,746	—
Rechtsufrige Zufahrt zum Mühlebergwerk . . . . .	10,000	—	10,000	—	10,000	—	—	—
1) Biembachstrasse, Neubau . . . . .	—	—	51	15	51	15	—	—
1) Thörishaus-Landstuhl, Neubau . . . . .	10,800	—	9,000	—	9,000	—	1,800	—
1) Brügglen-Schwanden-Helgisried, Neubau . . . . .	25,500	—	20,393	—	20,393	—	4,607	—
1) Liesberg-Dorfstrasse, Korrektur . . . . .	6,750	—	5,200	—	5,200	—	1,550	—
1) Rocourt-Grandfontaine, Neubau . . . . .	2,460	—	1,990	—	1,990	—	470	—
1) Wohley-Wohleyberg, Korrektur . . . . .	11,000	—	9,027	—	9,027	—	1,973	—
1) Oberbütschel-Niederbütschel, Neubau . . . . .	15,800	—	5,055	—	14,781	—	1,019	—
Konolfingen-Stalden, Korrektur . . . . .	1,600	—	1,600	—	1,600	—	—	—
1) Schwefelberg, Hoflandernbrücke, Neubau . . . . .	60,000	—	16,053	30	41,053	30	18,946	70
1) Frutigen-Kanderbrück, Korrektur . . . . .	3,525	—	3,525	—	3,525	—	—	—
Linksufrige Zufahrt zum Mühlebergwerk . . . . .	8,400	—	8,400	—	8,400	—	—	—
1) Wynigen-Breitslohn, Neubau . . . . .	—	—	38	40	—	—	—	—
<i>Total</i>	354,076	55	183,663	60	299,712	50	53,915	20
Beide Zusammenstellungen a und b ergeben zusammen für Rubrik X F 1 . . . . .	750,625	—	401,259	25	585,591	80	113,389	10
<b>Vorschussamortisationen F 2: Fr. 75,000.</b>								
Hinterkappelenbrücke und Zufahrten, Neubau . . . . .	—	—	—	—				
1) Aarwangen, Strassenbau nach Ursprung . . . . .	—	—	—	—	Amortisation	Restanz		
1) Schwefelbergstrasse, Neubau der Hoflandernbrücke . . . . .	—	—	—	—	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
					30,500	—	—	—
					750	—	—	—
					43,750	—	3,356	65
<i>Total</i>	—	—	—	—	75,000	—	3,356	65
1) Mit Subventionen aus Notstandskrediten ausgeführt.								

Strassenarbeiten aus Automobilsteuerertrag wurden ausgeführt für Fr. 498,963. 45 (siehe Art. 12 der Vorschussrechnung und Spezifikation dazu).

Die beiden Budgetkredite F 1 und 2 waren früher nicht ausgeschieden, d. h. es bestand kein besonderer Amortisationskredit F 2. Letzterer wurde erstmals im Jahre 1916 eingesetzt zur Sicherung bestimmter, zahlenmässiger Abtragungen von der Vorschussrechnung. Die vorgesehenen Amortisationen sind richtig vorgenommen worden.

Der ordentliche Budgetkredit F 1 von Fr. 200,000 wurde mit Ermächtigung des Regierungsrates, unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates, um rund Fr. 200,000 überschritten. Zu andern Zeiten wäre eine solche Mehrausgabe etwas ganz Aussergewöhnliches gewesen; hier liegt sie genugsam in den Verhältnissen begründet, Notstandsarbeiten anzuordnen. Das eidgenössische Arbeitsamt hat seinerzeit vor Bewilligung von Subventionen grundsätzlich verlangt, dass die Kantone nicht weniger als in den letzten Vorkriegsjahren

aus ordentlichen Krediten ausgeben. Das ist denn auch geschehen. Gleicherweise herrscht Übereinstimmung mit den Auffassungen unserer Oberbehörden, Staatswirtschaftskommission und Grosser Rat, dahingehend, dass statt einfacher Notunterstützungen möglichst viele Notstandsarbeiten, und zwar durch die Baudirektion, namentlich im Strassenwesen, auszuführen seien (Grossratsverhandlungen vom 19. September 1921 über den Verwaltungsbericht der Bau- und Eisenbahndirektion).

30 Bauobjekte der zwei Zusammenstellungen F 1 a und b wurden ohne, 32 mit Notstandssubventionen von Kanton und Bund ausgeführt. Die hierseitigen Zahlungen pro 1921 betragen für erstere Fr. 155,477. 30 und für letztere Fr. 245,781. 95, zusammen Franken 401,259. 25.

Weitere grosse Strassenbauten sind auf Vorschussrechnung ausgeführt und bezahlt worden, nämlich die

Nrn. 11, 12, 39, 40 und 54 der letztern. Für die Gesamtleistung des Staates (Baudirektion) sind dieselben einzubeziehen mit Fr. 433,979.35, Fr. 498,963.45, Fr. 232,029.75 und Fr. 33,397.65, zusammen Franken 1,198,370.20. Art. 12 betrifft Spezialverwendungen aus dem Ertrag der Automobilsteuer, welche pro 1921 zugunsten der Baudirektion für Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen Fr. 858,402.45 abgeworfen hat. Art. 39, die Korrektur der Frutigen-Adelboden-Strasse, war Gegenstand verschiedener Bewilligungen von Kanton und Bund aus ordentlichen und aus Notstandskrediten, mit welchen sie, ohne einige Bachübergangsverbesserungen bis vor Adelboden, knapp vollendet werden konnte. Art. 40, die Korrektur der Habkernstrasse, war Gegenstand der Notstandsaktion von 1919. Sie konnte bei sukzessiver Durchführung der Arbeiten letztes Jahr beendet werden. Auch Art. 55 war ein Unternehmen der ersten Notstandsaktion, das zur Hauptsache liquidiert werden konnte.

Diese Bauten kommen ihrer Wichtigkeit und finanziellen Tragweite nach an erster Stelle. Andere wichtigere Verbesserungen bilden unter anderem die Korrektur Kirchenthurnen-Mühledorf, die Korrektur der scharfen Strassenkehre zu Chêtelat bei Asuel, die Korrekturen der Schwarzenburg-Guggisberg-Strasse am Dorfausgang von Schwarzenburg und der Staatsstrasse Lyss-Biel, die Neubauten Dürrenroth-Oberwald, Stössen-Hirschhorn (Rüscheegg), Steffisburg-Lueg-Fahrni, Brügg-

len-Schwanden-Helgisried und der neuen Betonbrücke über die Sense bei Hoflandern im Schwefelbergthal.

Aus der Rechnung verschwunden ist mit der letzten Amortisationsquote von Fr. 30,500 die vom Staate mit Fr. 250,000 subventionierte neue Hinterkappelenbrücke.

Die Bauten verteilen sich auf alle Teile des Kantons. Den meisten gestellten Gesuchen ist entsprochen worden. Ein grosses, seit Jahren hängiges Projekt für den Bau einer linksufrigen Brienersee- und einer Sustenstrasse liess sich dagegen noch nicht verwirklichen, weil es nicht möglich war, diese kostspieligen Bauten zu finanzieren. Der Bund ist auf bezügliche Subventionsgesuche nicht eingetreten.

Über den Unterhalt und die Korrektur der jurassischen Grenzstrasse Klösterli-Lützel finden noch Verhandlungen mit Frankreich statt.

Für Staubbekämpfung und Verbesserung der Staatsstrassen durch Neuversteinung, Entwässerung, Walzung, Teerung und Sulphitbehandlung sind aus dem Ertrag der Automobilsteuer rund Fr. 500,000 verwendet worden, und zwar für 37 verschiedene Strassen im Kanton herum. 13 Dampfwalzen waren zeitweilig in Tätigkeit. Für 1922 hat man auch bereits ein noch bedeutenderes Programm aufgestellt. Nicht viel weniger wurde aus den ordentlichen Unterhaltskrediten in dieser Weise verwendet, wobei meist equipenweise durch Zuziehung der Wegmeister, unter Aufsicht eines extra angestellten Walzmeisters und der Oberwegmeister, gearbeitet wird.

## 2. Strassenunterhalt (Budgetkredit Fr. 2,800,000).

Budgetrubriken	Kredite		Einnahmen		Ausgaben		Reinausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen . . . . .	1,680,000	—	330	45	1,673,802	30	1,673,471	45
2. Strassenunterhalt:								
a) Strassenunterhalt . . . . .	900,000	—	45,696	55	945,169	91	899,673	36
b) Amortisation . . . . .	40,000	—	—	—	40,000	—	—	—
3. Wasserschaden und Schwellenbauten *)	150,000	—	2,980	45	269,894	30	266,913	85
4. Verschiedene Kosten . . . . .	30,000	—	172,731	80	202,488	47	29,756	67
<i>Total</i>	<b>2,800,000</b>	—	<b>221,739</b>	<b>25</b>	<b>3,131,354</b>	<b>98</b>	<b>2,869,815</b>	<b>33</b>
*) Vom Regierungsrat Nachkredit bewilligt von Fr. 119,000.								

Der Strassenunterhaltskredit von Fr. 2,800,000 ist um Fr. 69,815.33 überschritten worden, und zwar einzig auf Unterrubrik 3, Wasserschaden und Schwellenbauten, wo zusammen Fr. 266,913.85 verausgabt wurden, also Mehrkosten Fr. 116,913.85. Schuld hieran waren verschiedene schwere Gewitter im Hochsommer, namentlich im Schwarzenburggebiet und Oberland, sowie Schäden vom Vorjahre und ferner die vielen ausgeführten Arbeiten im Bereiche von Gewässern.

Die Öffnung der Alpenstrassen im Oberland bot im Verhältnis zu andern Jahren nicht bedeutende Schwierigkeiten, und es gestalteten sich die Kosten erträglich. Die Post konnte schon am 16. Juni fahren.

Das staatliche Strassennetz hatte auf Ende 1920 eine Länge von . . . . . 2,190,428 m

Auf 1. November 1921 kam neu hinzu die Rocourt-Grandfontaine-Strasse mit einer Länge von . . . . . 1,720 »

somit total auf Ende 1921 . . . . . 2,192,148 m

Die Länge der nach Gesetz vom 20. November 1892 mit Staatswegmeistern bedienten Strassen 4. Klasse betrug auf Ende 1920 . . . . . 524,682 m

Übertrag 524,682 m

	Übertrag	524,682 m
Neu dazugekommen sind die Strassen:		
Spiez-Hondrich auf 1. Januar 1921 . . . . .		2,055 »
Lyss-Brandholz-Scheunenbergr . . . . .		5,500 »
Somit total Strassen 4. Klasse auf Ende		
1921 . . . . .	532,237 m	

Strassenwalzungen wurden ausgeführt im ganzen 82,560 Laufmeter. Die mittlern Kosten per km schwanken von Fr. 5500 für Teilwalzungen bei Weichschotter bis Fr. 9600 für solche bei Hartschotter und von Franken 11,000 per km für Totalwalzungen mit Weichschotter bis Fr. 12,500 für solche mit Hartschotter.

Mit der Pferdewalze sind einzig im Mittelland rund 6900 Laufmeter gewalzt worden. Die Kosten betragen per km Fr. 15,400. Die aufgetragene Schotterdecke war dabei natürlich eine viel geringere, woraus sich die grosse Kostendifferenz erklärt. Je rationeller man das Walzprogramm gestalten und im Betrieb durchführen kann, desto geringer werden die Kosten. Vor 1920 war es nicht möglich, einen solchen Betrieb einzurichten, teils wegen mangelnden Krediten, teils wegen den Kriegs- und Seuchenverhältnissen. Jetzt kann darin mehr geleistet werden, und es kann der Zustand der Strassen wohl verbessert werden, dagegen werden diese durch den wachsenden Verkehr wieder ebensoviel beansprucht und abgenützt. Aus dem ordentlichen Strassenunterhaltskredit wurden Fr. 195,000 für Walzungen verwendet.

Der Schotter wurde zum grössten Teil während der Winterszeit mit eigenen und gemieteten Steinbrechern gerüstet. Die Schotterfuhrungen erfolgten meist mit den staatlichen Lastautos.

Die Staatsbeiträge an Gemeinden für Strassenbespritzungen — 50 % der ausgewiesenen Fahrkosten — werden aus dem Ertrag der Automobilsteuer bezahlt. Als neues, wirksames und dabei billiges Staubbekämpfungsmittel kann die Sulfitalauge — ein Abgang aus Holzstofffabrikation — empfohlen werden. Für Dorfdurchfahrten und städtische Verhältnisse eignet sich am besten die Teerung.

#### Strassenpolizei.

##### Automobilverkehr.

Neben dem gewöhnlichen Automobil- und dem Motorradfahrverkehr kommt nun der Betrieb regelmässiger

Postautokurse immer mehr auf, welcher die Strassen stark abnützt. Näheres darüber im Bericht der Eisenbahnabteilung. Die Verkehrsbeschränkungen auf einzelnen Strassen — Verbote, Reduktion der Fahrgeschwindigkeit etc. — werden vom Regierungsrat jeweils anfangs des Jahres in einem neuen Beschluss für ein Jahr zusammengestellt, dem eidgenössischen Polizeidepartement mitgeteilt und von diesem in eine Generalzusammenstellung für die ganze Schweiz verarbeitet. Unsere Beschränkungen halten sich im Rahmen des wirklich Notwendigen. Für die Grimselstrasse und die Frutigen-Adelboden-Strasse sind besondere Verkehrsvorschriften erlassen worden.

#### Baupolizei an Strassen und Wegen.

Gestützt auf Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 37 Baubewilligungen für Gebäudeneu- und -umbauten an öffentlichen Strassen und Wegen; ferner solche für 28 Dünger- und Jauchegruben, eine Einfriedigungsmauer, eine Brückenanlage, ein Fusswegrecht, zwei Steinbruchbetriebe und Übertragung eines solchen. Als zuständige Instanz erteilte die Baudirektion 24 Bewilligungen für Hydranten-, Kanalisations-, Drainage-, Wasser- und Gasleitungen an Gemeinden etc., zwei für Rollbahngleise, 20 für Kabelleitungen, 4 für elektrische Luftleitungen und verschiedene kleinere Anlagen. Andererseits mussten Abweisungen erfolgen für Anlagen, deren Erstellung mit Gesetz und öffentlichen Interessen im Widerspruch standen. Wir können nicht unterlassen, die Gemeindebehörden nochmals darauf aufmerksam zu machen, dass es notwendig ist, die Fragen betreffend Bauabstände von öffentlichen Strassen und Wegen und Wald etc. bei einlangenden Baubewilligungsgesuchen oder bei beginnenden Arbeiten jeweils genau zu untersuchen.

#### Strassen- und Wegreglemente.

Genehmigt wurden die Statuten und Moderation für das Ebnet-Gruben-Strässchen und das Wegreglement von Gurbrü etc. Eine Anzahl andere, wie Gemeindewerk- und Polizeireglemente, wurden mit der Gemeindedirektion und Polizeidirektion behandelt.

**E. Wasserbau.****1. Wasserbauten** Budgetkredit Fr. 280,000. —

Nachkredit . n 180,000. — (6. I. 1922) .

Total Fr. 460,000. — + Einnahmen Fr. 15,172. 30.

Gegenstand	Bundeszahlungen pro 1921 (in Kolonne 2 u. 3 inbegriffen)		Einnahmen		Ausgaben		Verpflichtungen des Kantons auf 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<b>a. Bauten des Staates.</b>								
Aareschleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt . . . . .	—	—	—	—	7,173	30	—	—
Verschiedene Objekte . . . . .	—	—	4,078	20	3,763	36	—	—
<b>b. Bauten von Gemeinden mit Kantonsbeiträgen.</b>								
Aare Münsingen-Elfenau, Schwellenbauten . . . . .	—	—	—	—	2,951	65	—	—
<b>c. Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.</b>								
1. Sensekorrektio Schwarzwasser-Saane . . . . .	27,100	—	27,100	—	20,723	45	125,000	—
2. Trub und Zuflüsse, Verbauung . . . . .	9,600	—	9,600	—	14,619	45	7,200	—
3. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze . . . . .	54,833	35	55,187	35	99,006	05	194,700	—
4. Lauenenbach, Korrektio Gstaad-Enge . . . . .	5,400	—	9,500	—	7,045	20	4,500	—
5. Gürbe-Verbauung im Quellgebiet . . . . .	9,600	—	9,600	—	13,992	—	—	—
6. Aarekorrektio Runtigen-Aarberg . . . . .	—	—	—	—	14,897	—	11,741	80
7. Stegmattenkanal zu Brüttelen, Korrektio . . . . .	83,500	—	83,500	—	107,500	—	70,000	—
8. Leugenenkorrektio Bözingen-Pieterlen . . . . .	171,200	—	171,200	—	203,800	—	160,000	—
9. Sagibach zu Stechelberg, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	2,388	20	—	—
10. Attiswil-Dorfbach, Verbauung . . . . .	5,940	—	5,940	—	7,579	80	—	—
11. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp . . . . .	—	—	—	—	6,120	—	28,000	—
12. Schwarzwasser bei Rüscheegg, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	2,000	—	1,542	50
13. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki . . . . .	—	—	—	—	1,000	—	1,360	90
14. Aarekorrektio Gürbeauslauf-Felsenauwehr . . . . .	55,300	—	55,300	—	75,300	—	108,204	35
15. Sulgenbachkorrektio bei Bern . . . . .	10,000	—	10,000	—	15,000	—	52,000	—
16. Birskorrektion zu Roches . . . . .	—	—	—	—	795	—	—	—
17. Birskorrektion zu Zwingen . . . . .	2,900	—	2,900	—	4,668	45	13,562	—
18. Scheultekorrektio zu Vicques . . . . .	—	—	—	—	415	60	—	—
19. Tramekorrektio zu Tramelan-dessus . . . . .	10,000	—	10,000	—	20,000	—	18,350	—
20. Ilfiskorrektion Emmenmatt-Kröschenbrunnen . . . . .	—	—	82	—	3,261	10	—	—
21. Grünekorrektio im Unterlauf . . . . .	7,700	—	7,700	—	10,749	30	9,860	—
22. Grünekorrektio Wasen-Riedboden . . . . .	5,520	—	5,520	—	6,520	—	4,420	60
23. Hühnerbach und Zuflüsse bei Langnau, Korrektio . . . . .	—	—	—	—	1,000	—	4,200	—
24. Kurzeneigraben Wasen-Rotägerten, Verbauung . . . . .	800	—	800	—	2,063	55	—	—
25. Kurzeneigraben Wasen-Hintersattel, Verbauung . . . . .	4,770	—	4,770	—	5,270	—	36,000	—
26. Emme bei Utzenstorf, Sperrmauer beim Emmehof . . . . .	7,164	20	7,164	20	8,164	20	4,800	—
27. Urtenenkorrektio Münchringen-Holznhöhle, 1. Teil . . . . .	10,000	—	10,000	—	15,000	—	31,252	—
28. Schüsskorrektio zu Villeret . . . . .	—	—	—	—	1,000	—	—	—
29. Lamm- und Schwendenbach bei Brienz, Verbauung, IV. Projekt . . . . .	—	—	—	—	24,962	80	25,000	—
30. Glyssibach bei Brienz, Schalenumbau . . . . .	—	—	—	—	6,409	80	—	—
31. Urtenenkorrektio Münchringen-Mattstetten, II. Teil . . . . .	—	—	—	—	1,124	35	27,875	65
32. Lombach im Oberlauf bei Habkern, Verbauung . . . . .	14,700	—	14,700	—	13,707	85	6,500	—
33. Sagenbach zu Guttannen . . . . .	635	55	635	55	1,088	50	—	—
34. Engstligenkorrektio zu Frutigen, Ausbau . . . . .	10,000	—	10,000	—	15,142	95	22,900	—
35. Aarekorrektio Thun-Uttigen, Ausbau . . . . .	—	—	—	—	279	35	—	—
36. Kapfbach zu St. Stephan, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	234	30	36,340	—
37. Alp- und Mühlebach zu Meiringen, Verbauung . . . . .	2,500	—	2,500	—	4,534	85	3,400	—
38. Lauenenbach zu Hohfluh, Verbauung . . . . .	12,011	—	12,011	10	19,934	25	—	—
39. Lauibach zu Meiringen, Verbauung . . . . .	3,250	—	3,250	—	6,629	60	200	—
40. Bunderbach zu Kandergrund, Verbauung im Oberlauf . . . . .	—	—	—	—	7,809	30	28,300	—
Übertrag	542,424	10	533,038	40	785,624	56	1,037,209	80

Gegenstand	Bundeszahlungen pro 1921 (in Kolonne 2 u. 3 inbegriffen)		Einnahmen		Ausgaben		Verpflichtungen des Kantons auf 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	524,424	10	533,038	40	785,624	56	1,037,209	80
41. Simmekorrektion Lehn-Simmenegg . . . . .	7,000	—	7,000	—	9,000	—	7,000	—
42. Krummbach bei Lenk, Verbauung im Unterlauf . . . . .	6,384	85	6,384	85	12,087	45	—	—
43. Zäzibach bei Zäziwil, Verbauung . . . . .	1,900	—	1,900	—	3,900	—	18,000	—
44. Dürrbach bei Bowil, Korrektion unterhalb der Ausschütte . . . . .	1,702	10	1,702	10	4,228	—	—	—
45. Zuflüsse des Dürrbaches bei Bowil, Verbauung . . . . .	10,000	—	10,000	—	14,000	—	26,000	—
46. Saxetenbach zu Wilderswil, Verbauung . . . . .	5,885	30	5,885	30	11,770	60	—	—
47. Wydenbach zu Worb, Korrektion . . . . .	10,000	—	10,000	—	26,837	50	—	—
48. Saanekorrektion Gstaad-Gsteig, II. Projekt . . . . .	—	—	—	—	7,551	20	200	—
49. Sundbach zu Sundlauenen, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	22,891	—	2,705	90
50. Lombach Unterseen, Verbauung im Unterlauf . . . . .	4,150	—	4,150	—	4,060	25	6,000	—
51. Tiefengraben Wattenwil, Verbauung und Entwässerung . . . . .	2,000	—	2,000	—	5,000	—	19,000	—
52. Wärgisthalbach zu Itramen, Verbauung . . . . .	7,000	—	7,000	—	7,000	—	—	—
53. Pérybäche, Korrektion und Verbauung . . . . .	2,800	—	2,800	—	5,200	—	—	—
54. Aare Meiringen-Brienzersee, Ergänzungsbauten . . . . .	—	—	—	—	648	35	8,200	—
55. Rochebach, Korrektion . . . . .	2,650	—	2,650	—	4,640	50	7,509	50
56. Englerbach zu Meiringen, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	4,528	35	4,021	65
57. Oberwichtrach, Dorfbach, Korrektion . . . . .	—	—	—	—	6,000	—	4,800	—
58. Trub und Zuflüsse, Verbauung, neue Vorlage . . . . .	—	—	—	—	1,916	60	—	—
59. Dorfbach zu Lyss, Korrektion I. und II. Teil . . . . .	—	—	—	—	741	55	—	—
60. Lyssbach Lyss, Korrektion vom Eisenbahndurchlass abwärts . . . . .	—	—	—	—	210	—	—	—
61. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp, II. Projekt . . . . .	10,000	—	10,000	—	10,000	—	44,847	—
62. Kalte Sense bei der Hoflandernbrücke, Verbauung . . . . .	10,000	—	11,558	—	30,430	50	1,069	50
63. Münsingen, Dorfbachkorrektion . . . . .	10,000	—	10,000	—	17,500	—	—	—
64. Grüne-Verbauung, Gemeinde Lützelflüh, unterer Teil . . . . .	—	—	—	—	2,487	65	31,262	35
65. Hornbach-Verbauung bei Wasen . . . . .	—	—	—	—	278	—	18,500	—
66. Zinggengraben bei Trub, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	1,361	—	19,639	—
67. Ortbachgraben bei Trubschachen, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	135	—	11,100	—
68. Jegenstorfbach-Korrektion . . . . .	—	—	—	—	203	—	14,047	—
69. Limpach-Korrektion, unterer Teil . . . . .	—	—	—	—	582	—	—	—
70. Schlundbach zu Wengi, Verbauung, IV. Teil . . . . .	1,037	87	1,037	87	1,037	87	35,600	—
71. Lütshinienkorrektion Wilderswil-Brienzersee, III. Projekt . . . . .	—	—	—	—	2,959	70	100	—
72. Allaine zu Pruntrut, Korrektion I. Teil . . . . .	—	—	—	—	20,300	—	21,700	—
73. Cornolbach zu Cornol, Korrektion . . . . .	—	—	—	—	15,450	—	37,750	—
74. Badrybach zu Münster, Korrektion . . . . .	—	—	—	—	5,000	—	10,000	—
75. Sorne zu Delsberg, Korrektion I. Teil . . . . .	—	—	—	—	15,000	—	24,500	—
76. Birskorrektion zu Tavannes, Korrektion . . . . .	—	—	—	—	12,000	—	59,250	—
77. Doubskorrektion zu St. Ursanne . . . . .	—	—	—	—	15,000	—	27,250	—
78. Krummbach Lenk, Verbauung im Oberlauf . . . . .	—	—	—	—	298	50	8,300	—
79. Sundgraben, Verbauung bei der Beatenbergsäge . . . . .	—	—	—	—	3,196	95	2,000	—
80. Hugeligraben bei Saanen . . . . .	—	—	—	—	2,000	—	700	—
81. Lauterbrunnen, Wildbäche, Verbauung am Mürrenberg, II. Projekt . . . . .	—	—	—	—	57	25	58,000	—
82. Birrenggraben zu Beatenberg, Verbauung . . . . .	—	—	—	—	1,144	45	28,855	55
83. Bunderbach, Kandergrund, Verbauung unten, III. Projekt . . . . .	—	—	—	—	169	35	—	—
84. Gürbe im Gebirge, Rutschungen am Ziegerhubel . . . . .	—	—	—	—	6,923	50	—	—
<i>Total</i>	616,934	22	627,106	52	1,101,350	63	1,595,117	25
Die Reinausgaben betragen . . . . .	Fr. 474,243.	48						
Die Kredite und Einnahmen . . . . .	» 475,172.	30						
Somit nicht aufgebracht . . . . .	Fr. 928.	82						

Vom Bund wurden uns im Berichtsjahre für 24 Wasserbauunternehmungen im Voranschlag von Fr. 3,423,243. 45 an Beiträgen zugesichert Fr. 1,085,278. 40 = 31,7 %. Auf Ende 1921 bleibt von der auf Grund einer Voranschlagssumme von Fr. 16,599,943. 45 vom Bund bewilligten Subventionssumme von Fr. 6,210,743. 75 noch eine verfügbare Restanz von Franken 3,541,297. 08. Für einzelne dringliche Fälle wurde vor der eigentlichen Subventionierung eine provisorische Baubewilligung erteilt.

## 2. Vom Amortisationskredit von Fr. 110,000 wurden verwendet:

Gegenstand	Amortisation		Vorschussrestanz	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Sensekorrektur zu Neueneegg . . . . .	20,000	—	24,765	60
Saane Korrektur Laupen-Oltigen . . . . .	9,000	—	1,015	40
Emme zu Rüderswil, Ausbruchverbauung . . . . .	20,000	—	—	—
Emme zu Schüpbach, Ausbruchverbauung . . . . .	13,150	30	—	—
Sorne zu Delsberg, Korrektur . . . . .	6,760	60	—	—
Sense bei der Hoflandernbrücke, Verbauung . . . . .	10,010	40	—	—
<i>Total</i>	78,921	35	25,781	—

## 3. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister und der Pegelbeobachter.

Budgetkredit Fr. 12,000, Reinausgaben Fr. 7874. 55.

## 4. Juragewässerkorrektion. Unterhalt. Budgetkredit Fr. 75,000. Reinausgaben Fr. 102,832. 57.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 28. Juni 1921 wurde die Baudirektion zur Überschreitung des Budgetkreditums um Fr. 34,000 ermächtigt.

Der Abschnitt «Wasserbau» weist ebenfalls eine starke Zunahme der Bauten auf, und zwar hauptsächlich im Jura, der in dieser Hinsicht bisher bedeutend hinter dem Oberland und andern Voralpengenden mit Berggewässern zurückgeblieben ist. Die Ursache dieser Zunahme liegt in der Industriekrise und der daraus entstehenden Arbeitsnot. Nicht dass auch hier früher schon mehr Gewässerkorrekturen oder Verbauungen notwendig gewesen wären als ausgeführt wurden, aber sie sind aus finanziellen Gründen immer verschoben worden, soweit dies eben möglich war, so an der Schüss, Birs, Sorne, Allaine etc. Nachdem nun aber die Arbeitsnot eintrat, boten auch diese Unternehmungen zweckdienliche Beschäftigung. So wurden denn eine Anzahl Projekte zur Subventionierung und Ausführung gebracht, einige mit einem Beitrag aus Notstandskredit.

Vielfach sind solche Korrekturen gleichzeitig und in Verbindung mit Drainagen, denen sie als Vorflut zu dienen haben, vorgenommen worden, in diesem Falle meistens von Genossenschaften.

Die von der Baudirektion subventionierten Bauten weisen die hohe Zahl von 85 Rechnungsobjekten auf mit einer Gesamtausgabe hierseits von Fr. 474,243. 48, also Fr. 179,071. 18 mehr als budgetiert. Für diese Überschreitung wurde vom Regierungsrat, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Rat, die Ermächtigung erteilt.

Einzelne Bauten wurden aus Vorschussrechnung bezahlt.

Der Bund (Oberbauinspektorat) hat uns, zuhanden der Gemeinden, aus seinen ordentlichen Wasserbaukrediten an Bundesbeiträgen bezahlt Fr. 611,934. 22.

Zur Ausführung, besonders von Wasserbauten, war der sehr trockene 2. Teil des Jahres besonders günstig. Über den Gang und Stand der verschiedenen Bauten können wir nicht einlässlich berichten. Im ganzen

haben alle Arbeiten ihren programmgemässen Verlauf genommen. Verschiedene konnten vollendet und abgerechnet werden.

Heftige Sommergewitter gingen im Gebiet des Brienzergates, sowie am Beatenberg, am Spiezwiler- und Giesenengrat nieder und brachten die dort abfliessenden Gewässer zu starkem Anschwellen, wodurch nicht unbedeutende Schädigungen entstanden. An der Handeck vollzog sich ein gefährlicher Ausbruch des Aerenbaches infolge Gletscherbruchs, der auch die Grimselstrasse beschädigte. Diese Vorkommnisse bedingten die sofortige Anhandnahme von Sicherungsarbeiten und Verbauungen an den betreffenden Gewässern und an den beschädigten Verkehrsverbindungen. Im übrigen ist nichts Ausserordentliches zu verzeichnen.

Über die **Juragewässerkorrektion** ist folgendes zu berichten:

### 1. Allgemeines.

Die Hauptarbeit im Jahre 1921 bestand in der Fertigstellung des Projektes für die Neuordnung der Juragewässerkorrektion. Vom Amt für Wasserwirtschaft trafen im Laufe des Sommers die hydrometrischen Grundlagen ein. Ebenso waren anfangs Jahres die Aufnahmen des grossen Mooses der Kantone Bern und Freiburg vervielfältigt, und im Sommer wurde auch die Aufnahme des Grissachmooses geliefert.

Mit den einzelnen Interessenten war die Abteilung stets in Verbindung, damit das Projekt möglichst alle Wünsche berücksichtigen konnte.

Die Wasserklemme im Frühjahr 1921 veranlasste den Verband der Aare-Rheinwerke zum Studium der Frage der Seeabsenkung unter Kote La Nicca von 428,00 respektive 428,06 nach Schleusenreglement. Es zeigten sich dabei wohl Schwierigkeiten, welche aber



nicht als unüberwindlich erscheinen. Diese Studien werden fortgesetzt.

Die Schiffsverkehrsverbände Rhone-Rhein wurden Ende Jahres beim Bundesrat vorstellig zwecks Ausführung der Erweiterung des Zihlkanals zur Arbeitslosenunterstützung. Der Erfolg dieses Schrittes ist noch nicht bekannt.

Der Grosse Rat bewilligte am 28. Januar 1921 eine Nachsubvention für die Studien von Fr. 60,000, wovon Fr. 10,000 einen bereits im Jahre 1917 durch den Regierungsrat bewilligten Kredit betrafen.

## 2. Projektstudien.

Das Projekt für die Neuordnung entsprechend dem Grossratsbeschluss vom 22. September 1919 und der Verordnung des Regierungsrates wurde auf Ende des Jahres zur Vorlage an den Regierungsrat fertiggestellt. Es blieben nur noch die Zeichnungen für die Publikation und die Vervielfältigung des Projektes zu bearbeiten.

Über die Vorgeschichte, die Durchführung und die Neuordnung der Juragewässerkorrektion ist ein möglichst vollständiger Bericht abgefasst worden.

Im Projekt ist das Grundprinzip, welches durch die erste Juragewässerkorrektion nach dem Projekt La Nicca durch die Ableitung der Aare in den Bielersee festgelegt wurde, beibehalten worden. Dasselbe hat sich im Laufe der Jahre als richtig erwiesen.

Die weitere Prüfung ergab die Notwendigkeit der Herabsetzung der Hochwassergrenzen infolge der eingetretenen Terrainsenkungen. Dieselben betragen im grossen Moos 70 cm bis 130 cm. Da die Seen seinerzeit nur 2 m gesenkt wurden, ist bei der neuen Terraingestaltung eine weitere Herabsetzung der Hochwassergrenzen absolut erforderlich.

Daneben zeigten die Grundwasserbeobachtungen im grossen Moos aber mit aller Deutlichkeit, dass die Seen lange nicht mehr das ganze Gebiet beeinflussen. Hier ist die maximale Ertragsfähigkeit nur zu erreichen durch Ausbau der Binnenkanäle und durch Erstellung von Drainagen.

Nachdem die normalen und höchst zulässigen Wasserstände in dieser Weise festgelegt waren, mussten auch die Niederwassergrenzen festgelegt werden, wobei namentlich die Grundwasserverhältnisse von Biel eine Rolle spielten. Es zeigte sich, dass ohne Schaden die Seen bei Erstellung gewisser Bauten zeitweise noch mehr abgesenkt werden können, namentlich für die Schifffahrt. Innerhalb der einmal festgelegten Grenzen wurde der Wasserabfluss im Sinne der Kraftwerke, also im Sinne einer Niederwassererhöhung durch Aufstellung entsprechender Regeln fixiert. Dabei wurden auch die Forderungen der Fischerei, d. h. der möglichsten Vermeidung plötzlicher und grosser Schwankungen, berücksichtigt.

Schliesslich wurde ermittelt, durch welche baulichen Veränderungen dieser Zustand zu erreichen sei, und bei diesen Änderungen waren die Bedürfnisse der Flussschifffahrt zu berücksichtigen. Es ergab sich hier einmal, dass die Hochwasser des Murtensees, welche für die Entwässerung eines grossen Teils des grossen Moores massgebend sind, in absoluter Höhe und Dauer nur durch Vergrösserung des Abflusses des Sees, also durch

eine Erweiterung des Kanals der Broye, reduziert werden können.

Dasselbe Ergebnis ergab sich auch für den Neuenburgersee. Zugleich erwies sich die Erweiterung des Zihlkanals auch als notwendig, um den vorhandenen Hochwasserschutzraum besser ausnützen zu können.

Diese Kanalerweiterungen genügen aber nicht, sondern der Abfluss des Bielersees in Nidau muss auch erhöht werden. Dies kann geschehen durch eine Vertiefung des Nidau-Büren-Kanals. Für die vermehrte Abflussmenge genügt aber das Profil der Aare unterhalb Büren nicht mehr. Sollen nicht Überschwemmungen in der Grenchenwiti eintreten, so müssen die verschiedenen Abflusshindernisse, insbesondere diejenigen bei Emmenholz, beseitigt werden.

Zur richtigen Regelung des Seeabflusses ist die Erstellung einer neuen Schleuse beim Seeausfluss notwendig.

Das Gefälle, welches dort namentlich im Winter vorhanden sein wird, kann bei Erstellung einer Turbinenanlage nutzbringend verwertet werden.

Zur Erhöhung der Niederwasser in Solothurn, ohne welche eine Zerstörung der dortigen Ufermauern zu befürchten wäre, muss unterhalb Solothurn ein bewegliches Wehr erstellt werden. Es ergab sich daraus ganz von selbst die Ausnützung des anschliessenden Gefälles bis zum Staugebiet des Wangenerwerkes durch ein neues Elektrizitätswerk.

Das Projekt soll nach Genehmigung durch den Regierungsrat sämtlichen Interessenten vorgelegt werden, und es wird hierauf zu entscheiden sein, ob die Bauten ausgeführt werden können. Die Berechnungen über Nutzen und Kosten ergeben die Wirtschaftlichkeit und damit die Berechtigung der Ausführung.

Die Bauzeit wird ziemlich lang sein müssen, und dadurch werden auch die finanziellen Leistungen momentan nicht unerschwinglich. Es ist also zu hoffen, dass den teilweise berechtigten, langjährigen Klagen abgeholfen werden kann. Immerhin braucht es den festen Willen des Volkes und der Behörden, um die verschiedenen Interessenten zu gemeinsamem Handeln zu vereinigen.

Das erste Objekt, welches neu zu erstellen sein wird, ist die Wehranlage in Nidau. Die alte Anlage ist sehr baufällig, und Reparaturen wären ganz unzweckmässig.

## 3. Unterhalt.

Auf Neujahr 1921 ist der frühere Bauleiter, Herr Anderfuhren, unter Verdankung der geleisteten langjährigen Dienste in den Ruhestand getreten. Die Aufsicht über den Unterhalt wurde der Abteilung Juragewässerkorrektion übertragen.

Die Regulierung der Seen war im Frühjahr 1921 charakterisiert durch die ganz aussergewöhnliche Wasserklemme. Der Bielersee sank dabei auf Kote 428,03, der Neuenburgersee auf 428,28 und der Murtensee auf 428,37. Reguliert wurde nach dem Reglement der Aare-Rhein-Werke, wobei, um Wasser zu sparen, an Sonntagen die Schleuse ganz geschlossen wurde. Diese

Massnahme erwies sich als unzweckmässig, namentlich für die Werke am Rhein, und unterblieb deshalb ab Mitte Januar und soll auch in Zukunft unterbleiben. Der Abfluss hielt sich zwischen 85 und 100 m<sup>3</sup> /Sek. Es bedeutet dies gegenüber der Regulierung nach altem Reglement eine wesentliche Erhöhung des Abflusses. Für die Seestände selbst machte sich die Änderung in der Weise geltend, dass im Herbst etwas höhere, aber ganz unschädliche Seestände eintraten. Dies hatte auch für die Dampfschiffahrt grosse Vorteile, es ermöglichte ihr einen längeren Verkehr durch die Verbindungskanäle. Bei Regulierung nach altem Reglement wäre der Frühjahrsstand wahrscheinlich unter Kote La Nicca gesunken.

Im Streite mit dem Staat Aargau betreffend Schleusenbedienung 1918 ist das Gutachten der Experten beantwortet worden.

Am der *Zihl* wurden keine Arbeiten gemacht. Es ergab aber die Besichtigung mit dem Vertreter des Oberbauinspektorates, dass mit Verbesserungen nicht mehr zugewartet werden kann.

Am *Hagneckkanal* wurde der Steinwurf teilweise ergänzt. Der Stau des Werkes war vom 23.—29. Mai abgelassen. Der Gemeinde Aarberg wurde die Erstellung einer Transformatorenstation gestattet.

Am *Nidau-Büren-Kanal* wurden einige Eichenstämmen herausgenommen. Mit der Gemeinde Nidau wurde ein Vertrag abgeschlossen zur Übernahme des Kanalweges durch die Gemeinde. Im Januar riss eine Schützenführung am rechten Pfeiler der Schleuse Nidau ab. Die Reparatur war mit kleinen Kosten möglich. Es zeigt sich aber immer mehr der baufällige Zustand der ganzen Wehranlage. Techniker Haerberli funktioniert nun als Stellvertreter des Schleusenmeisters.

Die Safernbrücke wurde revidiert und zeigte viele lose Nieten. Die Reparatur fällt in das Jahr 1922.

Unterhalb Büren wurden einige Steine als Uferschutz angeführt.

In der *alten Aare* wurde der Einlauf bei Aarberg etwas geändert, um das Einschwemmen des Geschiebes zu vermeiden. Im Häfthli ist eine grössere Ufersicherung vorgesehen, um die fortwährenden Abbrüche zu verhindern (Ausführung 1922). Eine kleine Sicherung wurde beim Einlauf in den Nidau-Büren-Kanal ausgeführt. Es wäre an dieser Flussstrecke noch ziemlich viel Arbeit nötig, um eine Verschlammung zu verhindern. Die Kredite sind aber zu knapp. Die Gemeinde Aarberg führte eine grössere Kolmatierungsanlage aus.

Am *Bielersee* ist die Ufersicherung Zihlmündung-Erlach im Januar begonnen worden. Dank des niedrigen Wasserstandes machte sie gute Fortschritte. Bis Ende 1921 waren 600 m ausgeführt. Die Ausführung erfolgt durch St. Johannsen. Mit den Privateigentümern wurden die Unterhandlungen geführt.

Projekte für eine Ufersicherung Erlach-Lüscherz wurden von Dritten eingereicht, hatten aber bei den Landeigentümern noch keinen Erfolg.

In Biel wurde der Boothafen und die Einfahrt zur Dampfschifflande tiefer ausgebaut.

Mit Oberrichter Neuhaus ist die Grenzvereinigung an der *Zihl* erledigt. Ebenso in Hagneck mit der Torf-

gesellschaft. Ein Gesuch der Torfgesellschaft um weiteres Land respektive Seegrundankauf ist noch nicht endgültig behandelt.

Die *Binnenkanäle* sind in normaler Weise unterhalten worden.

Die Islerenkorrektur ist noch nicht vollendet, doch wird dies 1922 der Fall sein. Die Abrechnung mit den Unternehmern ist bereinigt, und es werden die verbleibenden Arbeiten in Regie ausgeführt.

Am obern Teil des Worbenbaches musste eine grössere Ausräumung gemacht werden.

Die kleinern Binnenkanäle werden sukzessive verkleidet werden müssen, um die Kosten des Unterhaltes zu verringern. Sie sollten aber vorher auf die im neuen Projekt vorgesehene Tiefe ausgehoben werden können.

Der Schwellenfonds sank auf Jahresschluss auf Fr. 797,472.88. Es wurde, um dieses seit Jahren andauernde Sinken zu verhindern, vorgeschlagen, im Jahre 1922 und später gewisse Beträge aus dem allgemeinen Wasserbaukredit zuzuschüssen, um den Fonds auf seinen gesetzlichen Stand zu bringen.

### Schwellenreglemente und Kataster.

Vom Regierungsrat wurden genehmigt:

Emmekorrektur bei der Bubneybrücke. Kostenverteiler (Kataster).

Reuschbach zu Gsteig, Schwellenreglement.

Hasleberg, Schwellegemeinde, Organisations- und Verwaltungsreglement; Abänderung.

Perrefitte, Schwellenreglement.

Reichenbach, Schwellenreglement für die Kander oberher der Kienbachmündung.

Limpbachkorrektur I. Sektion; Statuten.

Unter öffentliche Aufsicht wurden gestellt:

Trümmelbach und Rosenbach zu Lauterbrunnen.

Barichtigraben in den Gemeinden Oberdiessbach, Äschlen und Ausserbirrmoos.

Tägertschibach in der Gemeinde Tägertschi.

Courtételle, ruisseau du Mont-dessus.

Dorf- oder Diessbachgraben nebst Zuflüssen in den Gemeinden Äschlen und Ausserbirrmoos.

**Wasserbaupolizei.** Der Regierungsrat bewilligte die Einführung von 6 Kanalisationsleitungen in öffentliche und unter öffentliche Aufsicht gestellte Privatgewässer, 17 Überbrückungen respektive Überbauungen, 1 Telephonkabelanlage. Die Baudirektion erteilte 5 Bewilligungen für Holzflössungen. Auch in diesem Jahre ist es zu Verhandlungen gekommen über Fälle von Wasserverunreinigungen durch Einführung giftiger Abwasser zum Nachteil des Fischbestandes.

### F. Wasserrechtswesen.

Die wirtschaftliche Lage hat sich, soweit sie die Nutzbarmachung der Wasserkräfte anbetrifft, im Jahre 1921 gegenüber frühern Jahren wenig verändert, daher

können wir betreffend die allgemeinen Bemerkungen auf die frühern Jahresberichte verweisen, und auch im einzelnen ist teilweise die Situation gleich geblieben.

Für die *Nutzbarmachung der Lütschine* sind die längst erteilten Konzessionen noch nicht zur Ausführung gelangt. Das konzessionierte *Wasserwerkprojekt am Rebloch der Stau- und Kraftwerke Emmental* harrt ebenfalls seit Jahren auf seine Ausführung.

Ein Fortschritt ist zu verzeichnen bei dem *Wynauwerk*, das eine Erweiterung auf dem linken Ufer der Aare projektiert hat. Diesem Projekt stand ein Gesuch des Elektrizitätswerkes Olten-Aarburg gegenüber, welches bis Wynau hinauf stauen wollte, doch keine Garantien für die Ausführung des Werkes in nächster Zeit bieten konnte. Nach langen Konferenzen zwischen den Parteien, an denen ebenfalls Abgeordnete des Bundes und der Kantone Solothurn und Bern teilnahmen, schlossen endlich die beiden Werke unter sich einen Vertrag ab, worin das Elektrizitätswerk Olten-Aarburg seine Zustimmung zur Ausführung des Wynauer Projektes unter bestimmten annehmbaren Bedingungen gab. Gestützt hierauf erteilten dann die beiden Regierungen der Kantone Solothurn und Bern am 5. August 1921 dem Elektrizitätswerk Wynau die nachgesuchte Konzession. Das Werk wurde hierauf sofort finanziert, und dessen Arbeiten sind heute bereits in vollem Gange. Ende des Jahres teilte uns dann das Elektrizitätswerk Olten-Aarburg in einem Schreiben mit, dass sein Projekt auf unbestimmte Zeit verschoben worden sei, indem infolge der herrschenden wirtschaftlichen Krise nicht an dessen Ausführung zu denken sei.

Die im Jahre 1920 konzessionierten *Oberhasli-Kraftwerke der Bernischen Kraftwerke A.-G.* mussten sich einer nochmaligen Neuauflage der Pläne unterziehen, da die B. K. W. auf die Ausführung des Bottigenwerkes Verzicht leisteten. Im September dieses Jahres wurden dann die bestehenden 3 Projekte neu konzessioniert. Über Einzelheiten hierüber verweisen wir auf die frühern Jahresberichte.

Das *Kraftwerk an der Aare bei Mühleberg* ist heute sozusagen ausgebaut. Sein 17 km langer Stausee bildet eine Zierde der Landschaft.

Im Jahre 1921 wurden 5 neue Konzessionen erteilt, bei denen es sich aber, mit Ausnahme des Wynauwerkes, bloss um kleinere Werke handelt, welche nur dem eigenen Kraftbedarf dienen sollen.

Ebenso verhält es sich mit den erteilten *Umänderungsbewilligungen*.

*Konzessionsübertragungen* hatten wir 12 Fälle, doch ist zu vermuten, dass längst nicht alle Übertragungen angemeldet wurden. Eine genaue Kontrolle wäre hierfür ein dringendes Bedürfnis.

*Zwei Gesuchen um Fristverlängerung* für die Ausführung von Werken, welche schon konzessioniert waren, wurde

mit Rücksicht auf die herrschende Wirtschaftskrise entsprochen. Beide Fälle betrafen grössere Wasserwerkprojekte.

*Projektierungsbewilligungen* wurden in diesem Jahre sehr wenig verlangt, zudem nur für kleinere Werke, für die seither Konzessionsgesuche eingereicht worden sind.

Wie in den verflossenen Jahren, mussten auch im Jahre 1921 einige Gesuche um Verringerung der Wasserrechtsabgabe bewilligt werden, indem es nicht möglich war, die konzessionierten Wasserkräfte in vollem Umfange auszunützen. Hauptsächlich aus dem Oberlande gingen zufolge der misslichen Verhältnisse im Fremdenverkehr sehr viele Gesuche ein, denen zum Teil allen entsprochen wurde.

Die *Verzichte auf Wasserrechtskonzessionen* häufen sich immer mehr, doch handelt es sich meistens um kleinere Werke, die veraltet und unrentabel geworden sind oder nicht mehr gebraucht werden. Ausserdem liegt der Grund, wie schon letztes Jahr erwähnt, in den erhöhten Grundsteuereinschätzungen.

Die *Bewilligung für die Ableitung von Quellwasser aus dem Wylerwald nach Gerlafingen* konnte endlich, nach Vornahme einer Expertise und Erledigung der Einsprachen der umliegenden Gemeinden, durch den Regierungsrat im Mai dieses Jahres erteilt werden.

Seit Mitte dieses Jahres konnten nunmehr den Gesuchstellern von Konzessionen *definitive Konzessionsurkunden* ausgehändigt werden, nachdem sich die Bundesbehörden entschlossen, den Kantonen die Vorkehrungen über dieses Verwaltungsgebiet zu überlassen.

Was die *Verhandlungen mit Frankreich über die Rechtsverhältnisse am Doubs* anbetrifft, verweisen wir im einzelnen auf den letztjährigen Jahresbericht. Der ganze Handel wurde in diesem Jahre den Bundesbehörden übermittelt. In der Verhandlung an der internationalen Delegiertenkonferenz in Genf am 19. Oktober 1921 wurde in der Frage betreffend Uferlandschädigungen durch das Refrainwerk grundsätzlich eine Verständigung erzielt, indem sich das Refrainwerk zur Entschädigungsleistung nach noch zu bestimmendem Verfahren bereit erklärt hat. Schwieriger ist die Frage der künftigen Wasserkraftnutzung zu lösen. Vorläufig ist darüber diskutiert und Vorschläge gemacht worden, über die nun weiter verhandelt wird.

Über die *Lieferung von elektrischer Energie nach dem Auslande* fanden nur allgemeine Verhandlungen statt betreffend Abgabe aus dem Wallis. Die Behörden des Kantons Bern nehmen logischerweise auch heute noch den Standpunkt ein, dass die Lieferung von Energie nach dem Auslande in den Sommermonaten wohl zulässig ist, in den Wintermonaten, im Frühling und im Herbst bei niederem Wasserstand, wie dies speziell im Berichtsjahre der Fall war, aber teilweise oder ganz untersagt sein soll.

## Generalübersicht der Budgetkreditverwendungen pro 1921.

Rubriken	Kredite	Reinausgaben		Minderausgaben		Mehrausgaben		Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
A. Verwaltungskosten der zentralen Bauverwaltung . . . . .	102,800	102,572	70	227	30	—	—	
B. Kreisverwaltung . . . . .	123,670	127,690	65	—	—	4,020	65	Infolge Reorganisation des Tiefbauamtes
C. Unterhalt der Staatsgebäude	440,000	512,962	73	—	—	72,962	73	Unterrubrik C 1
D. Neue Hochbauten, ohne Irrenanstalten . . . . .	340,000	589,893	75	—	—	249,893	75	Mehrbauten
E. Unterhalt der Strassen . . . . .	2,800,000	2,909,615	73	—	—	109,615	73	Unterrubrik E 3
F. Neue Strassen- u. Brückenbauten	275,000	474,409	25	—	—	199,409	25	Notstandsbauten
G. Wasserbauten, ohne Jura-gewässerkorrektur . . . . .	402,000	561,040	31	—	—	159,040	31	Mehrbauten
H. Wasserrechtswesen . . . . .	785	*) 15,172	10	—	—	—	—	*) Einnahmen
J. Vermessungswesen . . . . .	73,605	62,818	30	10,786	70	—	—	
K. Eisenbahn- u. Schiffahrtswesen	67,055	67,566	45	—	—	511	45	
<i>Total</i>	4,624,130	5,408,569	87	11,014	—	795,453	87	

Die Verpflichtungen, beschlossene und zum Teil ausgeführte, für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten auf Ende 1921, betragen mit den für Notstandsarbeiten auf ord. Kredite bewilligten Anteilen:

Hochbauten (Budget D 1 u. 2) . . . . .	Fr. 1,561,855.—
Strassenbauten (Budget F 1 u. 2) . . . . .	» 2,148,090.—
Wasserbauten (Budget G 1 u. 2) . . . . .	» 1,848,445.—
Total	Fr. 5,558,390.—

## Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1921		Neue Vorschüsse pro 1921		Amortisation pro 1921		Stand am 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<b>I. Baudirektion.</b>								
1. Obligatorische Unfallversicherung . . . . .	37,354	08	80,508	45	108,068	85	9,793	68
2. Laupen, Schlossfelsen, Verbauung . . . . .	9,064	05	—	—	9,064	05	—	—
3. Kauttionen . . . . .	14,669	25	13,572	50	5,723	50	22,518	25
4. Bundessubventionen an Vermessungswerke . .	—	—	278,353	20	278,353	20	—	—
5. Triangulation IV. Ordnung, Simmental und Saanen . . . . .	17,969	21	—	—	13,620	45	4,348	76
6. Triangulation IV. Ordnung, Jura, Sektionen I und II . . . . .	43,611	95	—	—	—	—	43,611	95
7. Triangulation IV. Ordnung, Jura, Sektionen III und IV . . . . .	31,065	10	34,610	30	—	—	65,675	40
8. Triangulation IV. Ordnung, Sektion Bern . .	10,153	80	3,268	15	10	—	13,411	95
9. Waldau, Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Unter- halt . . . . .	1,205	45	757	—	1,962	45	—	—
10. St. Johannsen, Strafanstalt, Zellenbau . . .	145,044	—	1,577	80	146,621	80	—	—
11. Notstandsarbeiten (Spezifikation nachstehend)	8,739	—	644,304	95	210,325	60	442,718	35
12. Automobilsteuerkredit (Spezifikation nachsteh.)	—	—	498,963	45	498,963	45	—	—
13. Langenthal, landwirtschaftliche Schule, Ökonomie- gebäude, Neubau . . . . .	—	—	226,197	10	—	—	226,197	10
14. St. Johannsen, Strafanstalt, Verwaltungsge- bäude, Brandschaden . . . . .	4,095	85	—	—	4,095	85	—	—
15. Tessenberg, Umbau des Jaberghauses . . . . .	1,000	—	—	—	1,000	—	—	—
16. Bern, kantonales Frauenspital, Erweiterungsbau	245,912	75	378,472	—	102,929	75	521,455	—
17. Rütli, Molkereischule, Umbau der Käserei . .	24,158	80	1,339	80	25,498	60	—	—
18. Bellelay, Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, elek- trische Kochanlage . . . . .	8,750	55	740	30	9,490	85	—	—
19. Waldau, Irrenanstalt, Mösligut, Angestellten- wohnungen . . . . .	202	40	21,801	10	22,003	50	—	—
20. Bellelay, Anstaltsdomäne, Torfausbeutung, Be- triebskosten . . . . .	2,468	90	56,831	10	59,300	—	—	—
21. Bellelay, Anstaltsdomäne, Torfausbeutung, Ein- richtungskosten . . . . .	27,867	35	—	—	2,033	30	25,834	05
22. Chevenez, Güterzusammenlegung, Vorarbeiten	9,496	40	4,128	85	—	—	13,625	25
23. Münsingen, landwirtschaftliche Winterschule, Instandstellungsarbeiten . . . . .	15,311	95	362	—	15,673	95	—	—
24. Bern, Frauenspital, Anbau, Sterilisationsanlage	20,000	—	12,500	—	—	—	32,500	—
25. Bellelay, Irrenanstalt, neuer Schweinestall . .	2,851	30	64,390	50	10,000	—	57,241	80
26. Langenthal, landwirtschaftliche Schule, Ver- waltungsgebäude . . . . .	—	—	110,764	70	20,000	—	90,764	70
27. Biel, kantonales Technikum, Erweiterung . .	10,575	—	—	—	—	—	10,575	—
28. Rütli, landwirtschaftliche Schule, Verwaltungs- gebäude, Unterhalt . . . . .	—	—	1,550	95	1,550	95	—	—
29. Bern, Frauenspital, Anbau, Heizungsanlage etc.	121,000	—	44,811	55	378	95	165,482	60
30. Feuerversicherung der Vermessungswerke . .	2,000	—	1,000	—	—	—	3,000	—
31. Tessenberg, Staatsdomäne Bon accueil, Instand- stellungsarbeiten . . . . .	7,358	10	2,670	60	—	—	10,028	70
32. Öschberg, kantonale Gartenbauschule, Neuan- lagen . . . . .	—	—	129,482	50	—	—	129,482	50
33. Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie, Bauarbeiten	11,812	25	7,143	45	18,955	70	—	—
34. Bern, Frauenspital, Mobiliar, Maschinen etc.	—	—	226,849	50	20	—	226,829	50
35. Tessenberg, Anstalt, neue Scheune . . . . .	—	—	46,105	—	—	—	46,105	—
Übertrag	817,068	24	2,878,484	30	1,559,921	25	2,135,631	29

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1921		Neue Vorschüsse pro 1921		Amortisation pro 1921		Stand am 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	817,068	24	2,878,484	30	1,559,921	25	2,135,631	29
36. Münsingen, landwirtschaftliche Schule, Arbeiten in der Hauptküche . . . . .	—	—	12,741	35	12,741	35	—	—
37. Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie, Krippen und Pflästerungen . . . . .	—	—	1,894	75	1,894	75	—	—
38. Saanekorrektion Laupen-Oltigen . . . . .	9,609	90	405	50	9,000	—	1,015	40
39. Frutigen-Adelboden-Strasse, Korrektion . . .	865,624	70	265,904	20	33,874	45	1,097,654	45
40. Unterseen-Habkern-Strasse, Korrektion . . .	16,581	50	47,684	15	14,286	50	49,979	15
41. Juragewässer-Korrektion, Ausbau . . . . .	98,045	06	56,653	30	300	—	154,398	36
42. Burgdorf, Emmebrücke in der Ey, mit Zu- fahrten . . . . .	—	—	23,500	—	23,500	—	—	—
43. Schifffahrtskontrollgebühren . . . . .	195	20	7,585	65	7,296	75	484	10
44. Lauterbrunnen, Wildbäche, Verbauung . . .	31,834	15	—	—	10,000	—	21,834	15
45. Sensekorrektion zu Neuenegg . . . . .	27,823	65	16,941	95	20,000	—	24,765	60
46. Eisenbahndirektion, neues Archiv . . . . .	4,240	60	—	—	4,240	60	—	—
47. Bern-Wohlen-Strasse, Neubau der Hinter- kappelenbrücke mit Zufahrten . . . . .	5,500	—	25,000	—	30,500	—	—	—
48. Motorlastwagenankauf . . . . .	195,253	80	—	—	30,719	90	164,533	90
49. Emme zu Rüderswil, Verbauung . . . . .	20,000	—	—	—	20,000	—	—	—
50. Emme zu Schüpbach, Verbauung . . . . .	13,150	30	—	—	13,150	30	—	—
51. Saane und Aare, Abflussverhältnisse . . . .	2,449	—	—	—	2,449	—	—	—
52. Aare unterhalb Thun, Nutzbarmachung der Wasserkräfte . . . . .	2,145	—	—	—	—	—	2,145	—
53. Kanderkorrektion Engstligen-Kien-Stegweid .	166,821	45	23,004	65	9,200	—	180,626	10
54. Bern-Tiefenau-Strasse, Entwässerung . . . .	81,598	70	11,800	—	40,000	—	53,398	70
55. Schwefelberg-Strasse, Hoflandernbrücke, Neu- bau . . . . .	77,576	25	9,930	40	84,150	—	3,356	65
56. Kalte Sense bei der Hoflandernbrücke, Ver- bauung . . . . .	7,577	30	2,433	15	10,010	45	—	—
57. Rechtsverhältnisse am Doubs . . . . .	3,680	85	—	—	—	—	3,680	85
58. Aareübergang Felsenau-Bremgarten . . . . .	9,994	70	8,574	03	—	—	18,568	73
<i>Total</i>	<i>2,456,770</i>	<i>35</i>	<i>3,392,537</i>	<i>38</i>	<i>1,937,235</i>	<i>30</i>	<i>3,912,072</i>	<i>43</i>

Die 58 Hauptposten aufweisende Vorschussrechnung I ergibt gegenüber 1920 eine Vermehrung von Franken 1,455,302. 08, resultierend aus den Posten 7, 8, 11 Notstandsarbeiten, 13 Langenthal landwirtschaftliche Schule, 16 kantonales Frauenspital, 22, 24, 25, 26, 29, 31, 32 Öschberg Gartenbauschule, 34, 39, 40, 41, 53 und 58, wogegen die Nummern 9, 10, 14, 15, 17—20, 23, 33, 46 und 47, 49—51 und 56 liquidiert sind und die Nummern 1, 5, 21, 38, 44, 45, 48, 54 und 55 sich vermindert haben. Die grosse Zunahme von Fr. 1,455,302. 08 ist wieder die Folge der Notstandsarbeiten, von denen einzelne grosse Beträge aufweisen.

Die Posten 11, 13, 16, 25—27, 29, 31, 32, 35, 39, 40, 41 (teilweise), 48, 54, 55 und 58 im Gesamtbetrage von rund Fr. 3,100,000 werden von der Baudirektion sukzessive aus ihren Budgetkrediten zu amortisieren sein; die übrigen Posten sind ihr von andern Verwaltungen oder in Kontokorrent zurückzuvorgüten. (Zunahme gegen letztes Jahr Fr. 1,300,000.) Die Posten 38 und 45 sind verzinsliche Vorschüsse an Gemeinden respektive Schwellenbezirke.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1921		Neue Vorschüsse pro 1921		Amortisation pro 1921		Stand am 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<b>Spezifikation für Art. 11.</b>								
1. Trubschachen-Ortbach-Strasse, Korrektion . . .	19	10	9,000	—	6,000	—	3,019	10
2. Gürbekorrektion Belp-Aare . . . . .	1,209	30	6,254	15	—	—	7,463	45
3. Aarwangen-Ursprung, Strassenbau . . . . .	750	—	935	—	1,685	—	—	—
4. Sorne zu Delsberg, Korrektion . . . . .	6,760	60	—	—	6,760	60	—	—
5. Kirchberg, Kanalisation der Hintergasse . . .	—	—	5,000	—	2,500	—	2,500	—
6. Bern-Muri-Strasse, Korrektion . . . . .	—	—	286,538	55	85,000	—	201,538	55
7. Trubschachen-Trub-Strasse, Korrektion . . .	—	—	79,745	—	28,600	—	51,145	—
8. St. Ursanne-Ocourt-Strasse, Korrekt. Bellefontaine	—	—	61,100	—	23,850	—	37,250	—
9. Madretsch-Brügg-Strasse, Korrektion in Madretsch	—	—	20,000	—	—	—	20,000	—
10. Vicques-Courchapoix-Mervelier-Strasse, Korrektion	—	—	107,419	40	44,250	—	63,169	40
11. Delsberg, Bahnhofstrasse, Korrektion . . . . .	—	—	8,125	30	—	—	8,125	30
12. Belp-Thurnen-Strasse, Entwässerung Breitlohn	—	—	12,000	—	2,800	—	9,200	—
13. Tavannes-Fuet-Bellelay-Strasse, Korrektion .	—	—	48,187	55	8,880	—	39,307	55
<i>Total</i>	8,739	—	644,304	95	210,325	60	442,718	35
<b>Spezifikation für Art. 12.</b>								
1. Staatsstrassen Laupen-Schwarzenburg, Walzungen	—	—	9,996	—	9,996	—	—	—
2. Staatsstrassen, Staubbekämpfung, Beiträge an Gemeinden	—	—	17,739	30	17,739	30	—	—
3. Staatsstrassen im Amt Burgdorf, Walzungen . . .	—	—	9,994	50	9,994	50	—	—
4. Sonceboz-La-Cibourg-Strasse, Walzungen . . .	—	—	33,876	35	33,876	35	—	—
5. Staatsstrassen im Amt Pruntrut, Walzungen . .	—	—	7,189	50	7,189	50	—	—
6. Staatsstrassen im Amt Münster, Walzungen . .	—	—	8,523	50	8,523	50	—	—
7. Pruntrut-Damvant-Strasse, Walzungen . . . .	—	—	4,907	20	4,907	20	—	—
8. St. Ursanne-Courgenay-Strasse, Walzungen . .	—	—	220	—	220	—	—	—
9. Tavannes-Bellelay-Strasse, Walzungen . . . .	—	—	8,637	80	8,637	80	—	—
10. Münster-Gänsbrunnen-Strasse, Walzungen . . .	—	—	9,769	50	9,769	50	—	—
11. Staatsstrassen Laufen-Delsberg, Walzungen . .	—	—	8,049	50	8,049	50	—	—
12. Zwingen-Grellingen-Strasse, Walzungen . . .	—	—	26,418	20	26,418	20	—	—
13. Bözingen-Langnau-Strasse, Walzungen . . . .	—	—	19,930	75	19,930	75	—	—
14. Lyss-Aarberg u. Lyss-Worben-Strasse, Walzungen	—	—	5,500	—	5,500	—	—	—
15. Holligen-Köniz-Strasse, Walzungen . . . . .	—	—	20,008	25	20,008	25	—	—
16. Linde-Ladenwand-Strasse, Walzungen . . . . .	—	—	34,348	90	34,348	90	—	—
17. Reuchenette-Strasse zu Biel, Walzungen . . .	—	—	22,984	40	22,984	40	—	—
18. Schüpbach-Eggiwil-Strasse, Walzungen . . . .	—	—	10,000	—	10,000	—	—	—
19. Pruntrut-Courgenay-Strasse, Walzungen . . .	—	—	9,697	05	9,697	05	—	—
20. Bern, Kirchenfeldbrücke, Teerung . . . . .	—	—	839	25	839	25	—	—
21. Linksufrige Thunersee-Strasse, Walzungen . .	—	—	43,667	75	43,667	75	—	—
22. Ostermundigen-Vechigen-Strasse, Walzungen .	—	—	22,494	30	22,494	30	—	—
23. Langenthal-Bleienbach-Strasse, Walzungen . .	—	—	28,856	60	28,856	60	—	—
24. Hindelbank-Kirchberg-Strasse, Walzungen . .	—	—	9,286	45	9,286	45	—	—
25. Langenthal-St. Urban, Walzungen . . . . .	—	—	3,996	05	3,996	05	—	—
26. Langnau-Kröschenbrunnen-Strasse, Walzungen	—	—	18,794	60	18,794	60	—	—
27. Koppigen-Utzenstorf-Strasse, Walzungen . . .	—	—	165	45	165	45	—	—
28. Worb, Staatsstrassen, Walzungen . . . . .	—	—	22,454	50	22,454	50	—	—
29. Strassenaufreisser, Anschaffung . . . . .	—	—	8,715	—	8,715	—	—	—
30. Burgdorf-Kirchberg-Hellsau-Strasse, Walzungen	—	—	3,037	45	3,037	45	—	—
31. Münsingen-Stalden-Strasse, Walzungen . . . .	—	—	26,161	50	26,161	50	—	—
32. Münsingen, Staatsstrassen, Walzungen . . . .	—	—	12,950	10	12,950	10	—	—
33. Delsberg-Courchapoix-Strasse, Walzungen . . .	—	—	9,905	75	9,905	75	—	—
34. Delsberg-Courrendlin-Strasse, Walzungen . . .	—	—	6,034	15	6,034	15	—	—
35. Schotterrüstungen Wangen-Aarwangen . . . .	—	—	9,299	80	9,299	80	—	—
36. Thörishaus-Flamatt, Walzung . . . . .	—	—	3,237	70	3,237	70	—	—
37. Schotterrüstung im Amt Fraubrunnen . . . . .	—	—	1,276	35	1,276	35	—	—
<i>Total</i>	—	—	498,963	45	498,963	45	—	—

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1921		Neue Vorschüsse pro 1921		Amortisation pro 1921		Stand am 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<b>II. Eisenbahndirektion.</b>								
<b>A. Vorstudien.</b>								
1. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt . . . . .	2,683	75	—	—	—	—	2,683	75
2. Delsberg-Mervelier-Önsingen . . . . .	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
3. Stockental . . . . .	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
4. Pruntrut-Damvant . . . . .	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
5. Herzogenbuchsee-Wangen . . . . .	2,820	40	—	—	—	—	2,820	40
6. Herzogenbuchsee-Utzenstorf-Lyss . . . . .	12,400	—	—	—	—	—	12,400	—
7. Thun, neue Bahnhof- und Hafenanlage . . . . .	7,947	10	—	—	—	—	7,947	10
8. Delsberg-Mervelier . . . . .	3,252	50	—	—	—	—	3,252	50
9. Sonnenberg-Breuleux . . . . .	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
10. Réchésy-Bonfol . . . . .	1,090	50	—	—	—	—	1,092	50
11. Worb-Biglen . . . . .	1,700	—	—	—	—	—	1,700	—
12. Meisberg-Büren . . . . .	1,206	15	—	—	—	—	1,206	15
13. Brienerseebahn . . . . .	210	—	—	—	210	—	—	—
<i>Total</i>	47,011	40	—	—	210	—	46,801	40
<b>B. Eisenbahnsubventionen.</b>								
1. Oberraargau-Seeland . . . . .	35,000	—	—	—	—	—	35,000	—
2. Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach . . . . .	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
3. Tramelan-Breuleux-Noirmont . . . . .	—	—	61,000	—	61,000	—	—	—
<i>Total</i>	39,615	—	61,000	—	61,000	—	39,615	—
<b>C. Vorschüsse an Bahnen.</b>								
1. Pruntrut-Bonfol . . . . .	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
2. Biel-Täuffelen-Ins . . . . .	210,000	—	10,500	—	—	—	220,500	—
3. Sensetal-Bahn . . . . .	125,547	10	—	—	—	—	125,547	10
4. Bern-Neuenburg (Direkte) . . . . .	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
5. Mett-Meisberg . . . . .	30,205	85	3,000	—	—	—	33,205	85
6. Brienersee-Bahn . . . . .	82,517	20	—	—	45,017	20	37,500	—
7. Langenthal-Jura . . . . .	148,000	—	63,500	—	—	—	211,500	—
8. Ligerz-Tessenberg (Drahtseilbahn) . . . . .	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
9. Ramsei-Sumiswald-Huttwil . . . . .	44,506	20	2,119	35	4,238	65	42,386	90
10. Solothurn-Bern . . . . .	120,250	—	6,000	—	250	—	126,000	—
<i>Total</i>	1,992,026	35	85,119	35	49,505	85	2,027,639	85
<b>D. Hilfeleistung an Bahnen.</b>								
1. Mett-Meisberg . . . . .	12,500	—	2,500	—	—	—	15,000	—
2. Saignelégier-Glovelier . . . . .	49,900	—	64,500	—	41,400	—	73,000	—
3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil . . . . .	31,500	—	24,500	—	31,500	—	24,500	—
4. Berner Oberland-Bahnen . . . . .	*) 27,782	65	10,551	70	—	—	38,334	35
5. Pruntrut-Bonfol . . . . .	5,000	—	20,000	—	10,000	—	15,000	—
6. Solothurn-Münster . . . . .	—	—	14,500	—	17,500	—	3,000	—
7. Huttwil-Eriswil . . . . .	—	—	6,330	—	10,665	—	4,335	—
<i>Total</i>	98,900	—	132,330	—	111,065	—	127,500	—
<b>E. Subventionen an Bahnbauten.</b>								
1. Interlaken-Ost, Bahnhofumbau . . . . .	10,200	—	64,800	—	37,500	—	37,500	—
2. Interlaken-West, Bahnhofumbau . . . . .	—	—	200,000	—	50,000	—	150,000	—
3. Thun, Bahnhofumbau . . . . .	—	—	160,000	—	160,000	—	—	—
<i>Total</i>	10,200	—	424,800	—	247,500	—	187,500	—
<b>F. Subventionen an Automobilkurse . . . . .</b>								
	—	—	48,500	—	—	—	48,500	—



## II. Vermessungswesen.

**A. Allgemeines.** Die allgemeine Krisis, die heute unsere ganze Volkswirtschaft daniederhält, verunmöglichte auch eine gedeihliche Weiterentwicklung des Vermessungswesens. Schon in bessern Zeiten war die Vermessung eine derjenigen öffentlichen Aufgaben, an welche die Gemeinden nur zögernd herantraten. Nunmehr sind den Gemeinden andere Pflichten und Aufgaben erwachsen, die früher nicht bestanden, die aber ungesäumtes Handeln verlangten. Da ist es wiederum das Vermessungswesen, das mit zu denjenigen Aufgaben gerechnet wird, die am leichtesten einen Aufschub ertragen. So begreiflich das auch ist, so bedauerlich und entmutigend ist es für alle diejenigen, die an dessen Entwicklung und Vervollkommnung arbeiten müssen; Stillstand bedeutet auch hier Rückschritt. Die Ironie oder besser die Tragik dieses Zustandes liegt darin, dass besonders den mit der Organisation, Aufsicht und Kontrolle betrauten Amtsstellen gerade dann viel Arbeit erwächst, wenn wenig Positives geleistet und nichts grosszügig durchgeführt wird.

**B. Gesetzgeberische Erlasse** hat das Berichtsjahr nicht gebracht.

**C. Eidgenössische Kartenwerke.** Die schweizerische Landestopographie hat im Kanton Bern folgende Arbeiten ausgeführt:

*Triangulation II. und III. Ordnung.* Signalisierung, Versicherung und Winkelmessung in den Ämtern Frutigen, Interlaken und Oberhasli (westlicher Teil).

*Landesnivellement:* Berechnung der Gebrauchshöhen Grimsel-Brienzi und Delsberg-Pruntrut-Grenze Delle.

*Sekundäre Nivellements:* Messung, Berechnung und Kartierung der Strecken Bümpliz-Wohlen-Mühleberg; Bern-Neubrücke; am Ober- und am Unterstockensee. Steffisburg-Schallenberg-Schangnau; Saanen-Gstaad-Gsteig-Sanetsch (die Versicherung der Punkte auf den beiden letzten Strassen besorgte das kantonale Vermessungsbureau).

*Topographische Arbeiten:* Teilnachträge im Felde auf den Blättern: 322 Worb, 338 Gerzensee, 349 Rüscheegg, 353 Thun, 351 Ganterist, 354 Amsoldingen.

Neustiche: Blätter 124 Biel und 355 Spiez.

Nachträge: Blätter 110, 121, 135, 334, 335, 337, 338, 339, 350, 353, 385, 385<sup>bis</sup>, 387, 388, 394, 397.

*Grenzbereinigungen:* Die im Jahre 1920 begonnenen Revisionen an der Landesgrenze konnten noch nicht beendet werden.

Zur Feststellung der Wasserscheide auf der Grenzstrecke zwischen den Steinen Nrn. 49—56, Gemeinde Charmoille, wird eine topographische Spezialaufnahme 1:2500 ausgeführt.

### D. Grundbuchvermessungen.

**1. Triangulation IV. Ordnung.** In der Sektion IV Delsberg-Laufen wurden 262 Neupunkte versichert und signalisiert und auf 219 Stationen die Winkelmessung vorgenommen.

Die im Jahre 1916 eingestellten Arbeiten in der Sektion VIII, Bern und Umgebung, wurden wieder aufgenommen. Über das Gebiet Zinggen-Englisberg-Allmendingen-Stettlen-Bolligen-Stadtgrenze Bern, einschliesslich Kirchenfeld, sind 116 Neupunkte abgesteckt und versichert und auf 51 dieser Punkte auch die Winkelmessung durchgeführt worden.

Fixpunkte für Sekundärnivellements sind abgesteckt worden auf den Strecken: Bern-Gümligen-Worb-Boll-Stettlen-Deisswil-Wegmühle-Tiefenau und Bern-Holigen-Köniz-Gasel-Mengistorf-Station Thörishaus.

**2. Parzellarvermessung.** Der Regierungsrat genehmigte die Vermessungswerke Eggiwil, Guggisberg, Erlenbach (Talgebiet), Rüscheegg (nördlich des Scheidwaldes), welche von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessungen anerkannt und subventioniert wurden.

Das vom Regierungsrat schon 1913 genehmigte neue Vermessungswerk Meinisberg wurde auf den neuesten Stand nachgetragen und erhielt darauf ebenfalls die eidgenössische Sanktion und Subvention.

Die Vermessung der ersten Sektion der Gemeinde Schangnau, der letzten noch nicht vermessenen Gemeinde im Emmental, wurde verakkordiert; ebenso diejenige des Güterzusammenlegungsgebietes Belp-Kehrsatz und Belp-Topfen.

In Arbeit waren ferner Vermessungen von Bure, Chevenez, Court, Châtelat, Monible, Sornetan, Perrefitte, Erlenbach (Berggebiet) und Oberthal.

Feldverifikationen wurden keine ausgeführt, dagegen Teile der oben genannten Arbeiten im Bureau nachgeprüft.

**3. Güterzusammenlegungen.** Obwohl während den Kriegsjahren die Idee der Güterzusammenlegung Boden gefasst hatte und die Grundeigentümer vielenorts zur Einsicht kamen, dass diese Art Bodenverbesserung erstrebenswert sei und auch rentiere, so bleibt die Entwicklung dieses Meliorationszweiges doch hinter den gehegten Erwartungen zurück. Es mag da vorab die allgemeine Wirtschaftskrisis schuld sein. Allein nicht einzig. Die Zusammenlegungen wurden bisher meist in Gebieten vollzogen, die vorgängig oder gleichzeitig einer Drainage unterworfen waren. Die Durchführung der Drainage belastet aber Grund und Boden ausserordentlich stark, so dass es oft schwer hält, nur den Zins dieser Kosten in Form von Mehrerträgen wieder einzubringen. Kommt dann noch eine Güterzusammen-

legung hinzu, so ist vielfach die Belastung des Grundeigentums mit Meliorationskosten zu gross.

Es darf somit vorerst nicht allzusehr an der Forderung festgehalten werden, dass Drainage und Güterzusammenlegung stets gleichzeitig auszuführen seien. Sodann muss nach Mitteln und Wegen gesucht werden, die Arbeit zu verbilligen. Der kostspielige Teil dieser Arbeiten sind stets die Arbeitslöhne; bei Güterzusammenlegungen machen dieselben für die Wegbauten wohl  $\frac{2}{3}$  bis  $\frac{3}{4}$  der Kosten aus. Für die Zukunft sollten also diese Kosten vermindert werden können. Handelt es sich dagegen um Beschäftigung von Arbeitslosen, dann stellt sich die Frage ganz anders und will von andern Gesichtspunkten aus betrachtet werden. Solche Arbeiten sind dann aber nicht zu Kostenvergleichen heranzuziehen. Das Ziel, bei künftigen Güterzusammenlegungen die Bauarbeiten einzuschränken, also die Zahl der Arbeitslöhne herabzusetzen und damit die Kosten zu vermindern, ist durch Anpassung an das Notwendige erreichbar. Es ist besser, sich diesbezüglich etwas zu beschränken, als gar nichts zu machen.

Zur Begutachtung und Behandlung gelangten: Die Zusammenlegung auf dem Münsterberg; eine solche in den Gemeinden Gegenstorf-Münchringen und eine in Iffwil.

Bei den schon früher begonnenen Arbeiten Büren zum Hof, Belp-Kehrsatz und Schüpfen musste das Vermessungsbureau in der Einsprachenerledigung mit-helfen.

Leider hat die in Chevenez als Schulbeispiel durchgeführte Güterzusammenlegung bis jetzt noch nicht Nachahmung gefunden.

**4. Nachführung.** Die Nachführung der Vermessungswerke im alten Kantonsteil behufs Anerkennung als Grundbuchvermessung durch die Bundesbehörde ist weiter gefördert worden. Zur Anerkennung gelangten 37 Operate, womit die Gesamtzahl der anerkannten fertigen Vermessungswerke auf 285 angewachsen ist.

Die Nachtragung einzelner Vermessungswerke im Jura ist fortgesetzt und bis jetzt für 28 Operate Verträge abgeschlossen worden. Mehrere Vermessungswerke sind

bereits nachgetragen, dagegen die erforderlichen Ergänzungsarbeiten, die Ummumerierung und Anlage der neuen Bücher noch nicht vollendet.

Die permanente Nachführung aller neu entstehenden Änderungen im Grundeigentum ist nun im neuen Kantonsteil organisiert und soll in Kontakt mit der Grundbuchverwaltung bei allen noch brauchbaren Operaten eingeführt werden. Es bedarf aber noch jahrelanger Arbeit, bis die Übereinstimmung zwischen Grundbuch und Vermessungswerk in stark parzellierten Bezirken hergestellt ist.

Die Umarbeitung der Vermessungswerke im alten Kantonsteil, Einführung der Grundbuchblattnummern als Parzellenummern und Anlage neuer Grundstück- und Eigentümerverzeichnisse ist ebenfalls fortgesetzt und die Übereinstimmung der Parzellenummern mit den Grundbuchnummern bei 71 Operaten hergestellt worden. Bei weitem 84 Operaten wird sie vorbereitet.

Dienstverträge für die permanente Nachführung sind genehmigt worden für den Kreis Schwarzenburg, umfassend die Gemeinden: Albligen, Guggisberg, Rüscheegg und Wahlern; für den Kreis Burgdorf, umfassend die Gemeinden Aefligen, Alchenstorf, Burgdorf, Ersigen, Hasle, Heimiswil, Hellsau, Höchstetten, Kernenried, Kirchberg, Koppigen, Lyssach, Mötschwil, Niederösch, Oberburg, Oberösch, Rüttligen, Rumendingen, Rüti, Willadingen und Wynigen; für den Kreis Kandergrund (Gemeinde Kandergrund) und für den Kreis Pohlern (Gemeinde Pohlern).

Infolge Wegzug des Nachführungsgeometers des Kreises Neuenstadt wurde die Nachführung dem Kreisgeometer von Erlach übertragen.

**E. Grenzbereinigungen** wurden 15 vorgenommen, nämlich: Fraubrunnen-Büren zum Hof, Fraubrunnen-Grafenried, Fraubrunnen-Zauggenried, Niedermuhlern-Zimmerwald, Leimiswil-Madiswil, Heimiswil, Wynigen, Kleindietwil-Ursenbach, Seeburg-Ochlenberg, Gurzelen-Seftigen, Erlenbach-Diemtigen, Erlenbach-Därstetten, Vendlincourt-Cœuve, Vendlincourt-Damphreux, Guggisberg-Wahlern und Réclère-Roche d'Or.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
		Nachtrief alte Vermessungs- Werke als Grundbuch- vermessungen anerkannt	Alte Vermessungs- werke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungs- werke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte anerkannte Grundbuch- vermessungen	Neue Grundbuch- vermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerte	Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1921		
								Für Nachführungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen	Total	Für Nachführungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen	Total
<b>Aarberg</b>							Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
31. Dez. 1920	12	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	12	10	2	—	—	—	2,972. 95	—	2,972. 95	15,637. 15	—	15,637. 15	
<b>Aarwangen</b>													
31. Dez. 1920	25	13	5	7	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	25	18	1	6	—	—	1,928. 60	—	1,928. 60	11,156. 35	—	11,156. 35	
<b>Bern</b>													
31. Dez. 1920	11	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	11	10	1	—	—	—	4,482. 10	—	4,482. 10	49,444. 85	—	49,444. 85	
<b>Biel</b>													
31. Dez. 1920	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	2	1	1	—	—	—	1,570. —	—	1,570. —	15,699. 50	—	15,699. 50	
<b>Büren</b>													
31. Dez. 1920	14	10	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	14	11	2	—	1	—	4,171. 30	7,378. —	11,549. 30	13,678. 25	7,378. —	21,056. 25	
<b>Burgdorf</b>													
31. Dez. 1920	24	13	6	5	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	24	19	5	—	—	—	10,849. 05	1,045. 65	11,894. 70	19,298. 55	1,045. 65	20,344. 20	
<b>Courtelary</b>													
31. Dez. 1920	19	—	6	13	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	19	—	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Delsberg</b>													
31. Dez. 1920	23	—	4	19	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	23	—	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Erlach</b>													
31. Dez. 1920	13	10	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	13	11	2	—	—	—	2,744. —	—	2,744. —	12,701. 45	—	12,701. 45	
<b>Freibergen</b>													
31. Dez. 1920	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Fraubrunnen</b>													
31. Dez. 1920	27	21	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	27	25	2	—	—	—	2,283. 20	4,488. 05	6,771. 25	17,865. 65	4,488. 05	22,353. 70	
<b>Frutigen</b>													
31. Dez. 1920	7	2	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	7	2	—	—	—	5	291. 85	—	291. 85	5,075. 30	—	5,075. 30	
<b>Interlaken</b>													
31. Dez. 1920	24	2	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	24	2	—	—	—	22	257. 10	—	257. 10	4,470. —	—	4,470. —	
<b>Konolfingen</b>													
31. Dez. 1920	31	24	6	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	31	29	1	—	—	1	5,832. 50	—	5,832. 50	21,641. 10	—	21,641. 10	
<b>Laufen</b>													
31. Dez. 1920	12	1	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	12	1	4	7	—	—	—	—	—	253. 25	1,494. 10	1,747. 35	

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
		Nachfolgt. alte Vermessungswerte als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerte, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerte, deren Nachführung nach nicht angenommen ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerte	Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1921		
								Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
<b>Laupen</b>							Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
31. Dez. 1920	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	11	11	—	—	—	—	746. 10	—	746. 10	10,099. 70	—	10,099. 70	
<b>Münster</b>													
31. Dez. 1920	34	—	4	24	1	5	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	34	—	4	24	1	5	—	—	—	—	19,094. 20	19,094. 20	
<b>Neuenstadt</b>													
31. Dez. 1920	5	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	5	1	2	2	—	—	1,327. 60	—	1,327. 60	1,327. 60	—	1,327. 60	
<b>Nidau</b>													
31. Dez. 1920	25	23	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	25	23	2	—	—	—	1,747. 95	—	1,747. 95	21,358. 95	—	21,358. 95	
<b>Oberhasle</b>													
31. Dez. 1920	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
<b>Pruntrut</b>													
31. Dez. 1920	36	—	8	16	10	2	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	36	—	9	15	10	2	—	—	—	—	173,367. 55	173,367. 55	
<b>Saanen</b>													
31. Dez. 1920	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
<b>Schwarzenburg</b>													
31. Dez. 1920	4	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	4	2	—	—	1	1	465. 20	88,056. 05	88,521. 25	3,295. 35	88,056. 05	91,351. 40	
<b>Seftigen</b>													
31. Dez. 1920	27	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	27	26	1	—	—	—	1,558. 55	—	1,558. 55	20,518. 05	—	20,518. 05	
<b>Signau</b>													
31. Dez. 1920	9	5	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	9	5	—	—	3	1	1,017. 55	100,144. 25	101,161. 80	10,248. 95	171,094. 05	181,343. —	
<b>Nied.-Simmenthal</b>													
31. Dez. 1920	9	1	—	—	4	1	3	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	9	1	—	—	4	1	374. 25	29,322. 45	29,696. 70	2,574. —	110,005. 60	112,579. 60	
<b>Ober-Simmenthal</b>													
31. Dez. 1920	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
<b>Thun</b>													
31. Dez. 1920	27	19	7	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	27	25	1	—	1	—	7,483. 45	—	7,483. 45	39,909. 60	25,700. 25	65,609. 85	
<b>Trachselwald</b>													
31. Dez. 1920	10	5	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	10	7	3	—	—	—	3,225. 10	—	3,225. 10	11,064. 40	—	11,064. 40	
<b>Wangen</b>													
31. Dez. 1920	26	20	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	26	24	2	—	—	—	4,850. 70	—	4,850. 70	14,782. 05	—	14,782. 05	
<b>Stand</b>													
31. Dez. 1920	497	227	85	111	18	12	44	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1921	497	264	54	104	21	11	43	60,180. —	280,434. 45	290,614. 45	322,100. 05	601,723. 50	923,823. 55

### III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

#### A. Allgemeines.

##### 1. Eisenbahnwesen.

Wenn wir im Verwaltungsbericht für das Jahr 1920 ausgeführt haben, die Eisenbahnen hätten schwere Zeiten zu überwinden, so trifft dies in erhöhtem Masse noch für das Berichtsjahr 1921 zu. Die allgemeine Krisis in Industrie und Handel, und gegen Ende des Jahres sogar auch in der Landwirtschaft, wirft ihre Schatten sehr tief auf unsere Transportanstalten. Ob schon bei den mit Dampf betriebenen Bahnen durch das Sinken der Kohlenpreise eine Verminderung der Ausgaben eingetreten ist, so wird diese Ersparnis wettgemacht durch den Ausfall der Einnahmen speziell aus dem Güterverkehr. Neben der Krisis hilft der von Jahr zu Jahr gewaltig zunehmende Kraftwagenbetrieb das seine mit, um die Bahnen zu schädigen und ihnen eine empfindliche Konkurrenz zu bieten. So notwendig ein Taxabbau bei den Bahnen gegenwärtig wäre, mit um so grösserer Vorsicht wird dabei zu Werke gegangen werden müssen, wenn die Einnahmen mit den Ausgaben in Übereinstimmung bleiben sollen. Alle Bahnen werden überaus stark belastet durch die hohen Personalkosten, die, infolge der Teuerung und der Einführung des neuen Arbeitszeitgesetzes, gegenüber den Vorkriegszeiten um einen rund zweieinhalbfachen Betrag höher stehen. Bei einzelnen mit elektrischer Energie betriebenen Bahnen machen diese Personalkosten bis 75 % der gesamten Ausgaben aus. Mit dem Rückgang der Kosten für die Lebenshaltung muss unbedingt eine Reduktion der Personalkosten Hand in Hand gehen, damit alsdann ein Taxabbau durchgeführt werden kann, der selbst wieder eine Belebung des Verkehrs zur Folge haben wird.

Eine allgemeine und durchgreifende Besserung bei den Transportanstalten wird erst eintreten, wenn Handel und Industrie wieder aufblühen werden.

Die Bundeshilfe gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 wurde bis anhin an 7 Unternehmen gewährt, teilweise wurden die maximal vorgesehenen Beiträge nicht beansprucht. Einzelne Unternehmen aber vermochten selbst mit den Höchstbeiträgen nicht auszukommen. Auf die Dauer wird diese Bundeshilfe nicht beansprucht werden dürfen. Die den Unternehmen durch den Bund in Verbindung mit dem Kanton und den Gemeinden vorgestreckten Summen sind Darlehen im engsten Sinne des Wortes. Sie stehen bis zur Höhe der Hälfte der bereits bestehenden pfandrechtlichen Belastungen denselben im Rang voran und sind, sobald wieder Betriebsüberschüsse zu verzeichnen sind, zu verzinsen. Diese Art der Hilfeleistung bringt gewisse Bahnen, die früher schon auf schwachen Füssen standen

und nur mit Mühe ihr Leben fristen konnten, derart in die Schulden hinein, dass man sich fragen muss, ob sie je wieder aus dem Sumpfe herauskommen können. Bei vielen wird es ohne eine durchgreifende finanzielle Sanierung kaum abgehen, mit der dann aber auch unbedingt eine Sanierung des Betriebes verbunden sein muss. Wir werden beim Abschnitt Bahnen im Betrieb die einzelnen Unternehmen, denen die Bundeshilfe gewährt wurde, noch näher behandeln.

Alle neu elektrifizierten Linien haben bis anhin den Betrieb anstandslos und ohne die geringsten Störungen durchgeführt. Auf den betreffenden Strecken konnten erhebliche Reduktionen der Fahrzeiten vorgenommen werden.

Über die Beteiligung des Bundes an der durchgeführten Elektrifikation gemäss Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 wurden im Berichtsjahre lange Verhandlungen geführt, ohne dass vorläufig eine diesbezügliche Vereinbarung abgeschlossen werden konnte. Die Hindernisse liegen in den gegenüber zu Beginn der Elektrifikation vollständig veränderten Verhältnissen auf dem Kohlenmarkt, die die Wirtschaftlichkeit der Elektrifikation erschweren.

Die Kosten der elektrifizierten Linien belaufen sich auf:

	Voranschlag	Kosten
B. L. S. (Spiez-Bönig.)	Fr. 4,590,000	Fr. 4,560,000
S. E. B. . . . . .	» 2,250,000	» 2,270,000
E. Z. B. . . . . .	» 2,970,000	» 2,960,000
G. T. B. . . . . .	» 6,790,000	» 6,270,000
B. S. B. . . . . .	» 2,820,000	» 2,580,000

Hierbei sind bei der G. T. B. und B. S. B. die Kosten für die Speiseleitung Mühleberg-Bern inbegriffen, die zur Sicherung der Stromversorgung gebaut werden musste.

So wünschenswert die Weiterführung der Elektrifikation vom Standpunkt der Unabhängigkeit in der Kohlenversorgung und der rationellen Ausnutzung unserer Wasserkräfte wäre, so wird zurzeit daran nicht zu denken sein, da die Kosten des Umbaus und speziell der elektrischen Fahrzeuge verhältnismässig noch viel zu hoch sind.

Die bernischen konzessionierten Automobilkurse hatten im Berichtsjahre wieder mit Defiziten zu kämpfen. Immerhin waren die Betriebsergebnisse durch das Sinken der Preise für Benzin, Pneus und aller übrigen Materialien nicht mehr so ungünstig wie in den letzten Jahren. Auf Grund des Grossratsbeschlusses vom 29. September 1919 wurden im Berichtsjahre an Automobilunternehmen für die Jahre 1918 und 1919 insgesamt Fr. 53,000 an Subventionen ausbezahlt und zudem

Fr. 15,397 Strassenbenützungsgebühren erlassen. Die einzelnen Beiträge wurden festgesetzt auf Antrag des kantonalen Treuhandbureaus, nachdem die Unternehmen einer gründlichen Untersuchung unterzogen wurden. Im Berichtsjahre ist bereits wieder ein neues Gesuch an den Regierungsrat gelangt, dahingehend, dass die für die Jahre 1918 und 1919 bewilligten Beiträge auf weitere Jahre ausgedehnt werden möchten. Die Vorlage konnte jedoch vom Grossen Rate noch nicht behandelt werden, indem man die Betriebsergebnisse pro 1921 noch abwarten wollte.

Wir wollen nicht unterlassen, zu bemerken, dass nach unserem Dafürhalten auf die Dauer die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an die Autokurse ausgeschlossen erscheint. Die grossen Opfer, die der Staat alljährlich für den vermehrten Strassenunterhalt der von diesen Kursen befahrenen Strassen zu bringen hat, bedeuten eine ganz ansehnliche Beteiligung des Staates an diesen neuen Verkehrsmitteln.

## 2. Schifffahrtswesen.

Wie bis anhin, so war auch im Berichtsjahre die Schifffahrtskontrolle auf den bernischen Gewässern den kantonalen Fischerei- und Schifffahrtsaufsehern übertragen; auf dem Bielersee wirkte für die Kontrolle der Motorboote ausserdem der interkantonale Inspektor mit. Als Gebührentarif für die Untersuchung der Schiffe wurde derjenige vom 9. April 1920 angewandt; derselbe entspricht den interkantonalen Ansätzen. Die Schifffahrtskontrolle warf zum erstenmal einen bescheidenen Reingewinn ab. Gegenüber dem Jahre 1920 ist eine Vermehrung der zu untersuchenden Schiffe zu verzeichnen, und zwar wie folgt:

	1920	1921	Vermehrung
Bielersee . . . . .	548	651	108 Stück
Übrige bernische Seen und Gewässer . . . .	1056	1218	162 »
	1599	1869	
	Total Vermehrung: <u>270</u> Stück.		

## B. Fahrpläne.

Das System des Jahresfahrplans für die Transportanstalten, wie er erstmals vom 1. Juni 1919 bis 31. Mai 1920 eingeführt wurde, hat sich bewährt. Mit dem 1. Juni des Berichtsjahres trat wieder eine neue Fahrplanperiode in Kraft. Die Entwürfe für diesen Fahrplan wurden wieder auf den Regierungsstatthalterämtern während einer gewissen Frist öffentlich aufgelegt. Die Grosszahl der eingereichten Einsprachen drehte sich um Vermehrung der Zugsleistungen, speziell bei den schweizerischen Bundesbahnen. Mit Rücksicht auf die sehr prekäre Lage der schweizerischen Bundesbahnen wurden die gestellten Begehren um Mehrleistungen in den meisten Fällen entweder von den S. B. B. oder vom Eisenbahndepartement abgewiesen. Man kann sich der Einsicht nicht verschliessen, dass zur gegenwärtigen Zeit der höchsten Krisis und des von Tag zu Tag mehr und mehr zurückgehenden Verkehrs eine Vermehrung der Zugszahl nicht möglich ist. Eine Vermehrung der Zugskilometer würde noch grössere Defizite bringen, als sie heute schon vorhanden sind. Es war deshalb nicht

möglich, allen Wünschen, die aus den verschiedenen Teilen des Kantons bei uns zusammenkamen, gerecht zu werden. Der überaus ungünstigen Finanzlage der Bundesbahnen und der andern Transportanstalten muss auch das Volk durch Verzicht auf Mehrleistungen Rechnung tragen.

## C. Eisenbahnen im Betrieb.

### a. Subventionierte Linien.

#### 1. Berner Alpenbahn.

Die Betriebseinnahmen der Lötschberglinie betragen im Berichtsjahre rund Fr. 300,000 mehr als im Vorjahre, dank dem anhaltend guten Transitverkehr. Dagegen stiegen auch die Ausgaben um zirka Fr. 770,000, so dass sich ein Einnahmenüberschuss von rund 4,3 Millionen Franken ergibt. Im Berichtsjahre wurde die finanzielle Sanierung der B. L. S. um ein gutes Stück vorwärts gebracht. Der Grosse Rat genehmigte in seiner Sitzung vom 16. Dezember 1921 die zwischen der Eidgenossenschaft, dem Kanton und der Berner Alpenbahngesellschaft abgeschlossene Vereinbarung betreffend die durch den Bund aus Frankreich angekauften Obligationen der B. L. S. Im fernern wurde der Regierungsrat ermächtigt, den Sanierungsvorschlägen und der hierfür notwendigen Statutenrevision zuzustimmen.

#### 2. Berner Oberland-Bahnen.

Das anhaltend schöne Wetter und die grosse Hitze des letzten Sommers brachten den B. O. B. ein Betriebsergebnis, das sie in den Stand setzte, auf die ihr gewährte Bundeshilfe zu verzichten. Während einigen Tagen des kantonalen Schützenfestes vom 22.—30. Juni trat das Personal wegen Lohndifferenzen mit der Verwaltung in Ausstand. Es gingen dem Unternehmen dadurch ansehnliche Einnahmen verloren. Durch einen Schiedspruch der Regierung konnte der Streik nach langen und mühsamen Unterhandlungen beigelegt werden.

#### 3. Die rechtsufrige Thunerseebahn

hat das Berichtsjahr mit einem Einnahmenüberschuss von zirka Fr. 120,000 abgeschlossen, von denen rund Fr. 50,000 als Mehreinnahmen während der Zeit des Schützenfestes gebucht werden müssen. In der Frage der Einführung der rechtsufrigen Thunerseebahn auf den Zentralbahnhof Thun konnte noch keine Einigung erzielt werden.

#### 4. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Dieses Unternehmen war auch im Berichtsjahre genötigt, die Hilfe des Bundes in Anspruch zu nehmen. Immerhin sind die Ausgaben infolge der Reduktion der Kohlenpreise zurückgegangen. Das Betriebsdefizit inklusive Speisung des Erneuerungsfonds und Verzinsung der Anleihen betrug pro 1921 noch zirka Fr. 22,000.

#### 5. Bern-Worb-Bahn.

In der Muriallee wurde ein vollständiger Umbau der Geleiseanlage vorgenommen, der den Anforderungen der instandgestellten Strasse nunmehr entspricht.

### 6. Bern-Zollikofen-Bahn und Solothurn-Bern-Bahn.

Zwischen diesen beiden Unternehmen wurden im Verlaufe des Berichtsjahres auf Anregung des Regierungsrates Fusionsverhandlungen aufgenommen. Der Regierungsrat ernannte eine dreigliedrige Expertenkommission zur Prüfung der Fusionsfrage. Die materielle Fusion der beiden Unternehmen wird vom Regierungsrat als das geeignetste Mittel angenommen, um die Verkehrsverhältnisse zwischen Zollikofen und Bern zu verbessern und die Konkurrenzierung einer bernischen Dekretsbahn durch eine andere auszuschalten, wie dies durch die Überleitung des Solothurn-Bern-Bahn-Verkehrs auf die Bundesbahnen in Zollikofen der Fall war.

### 7. Huttwil-Eriswil-Bahn.

Auch dieses kleine Unternehmen konnte ohne fremde Hilfe nicht mehr auskommen. Die Hilfeleistung gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 wurde ihm für drei Jahre gewährt.

### 8. Langenthal-Jura-Bahn.

Im Verlaufe des Berichtsjahres konnte die Langenthal-Jura-Bahn die schon im Vorjahre begonnene finanzielle Sanierung durchführen. Dank dem Entgegenkommen sämtlicher Obligationengläubiger musste das Bundesgericht nicht in Anspruch genommen werden. Der Grosse Rat genehmigte in seiner Sitzung vom 27. September 1921 die Sanierungsmassnahmen und stimmte der notwendigen Statutenrevision zu. Auf den 1. Juli 1921 fand ein Wechsel in der Betriebsleitung statt, mit welchem zugleich die Önsingen-Balsthal-Bahn als vierte Linie in die Betriebsgemeinschaft aufgenommen wurde.

### 9. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Auch diese Bahn ist hilfebedürftig. Ein Gesuch an das schweizerische Eisenbahndepartement um Gewährung der Bundeshilfe wurde abgelehnt. Die am Bahnunternehmen interessierten Gemeinden haben aber bereits Opfer gebracht, um den Betrieb sicherzustellen. Ein Gesuch an den Regierungsrat um Gewährung eines verzinsbaren Vorschusses wurde vom Regierungsrat im abgelaufenen Jahre noch nicht behandelt.

### 10. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Diese mit der Langenthal-Jura-Bahn in Betriebsgemeinschaft stehende Linie bekommt die Krise, die in den Industrien in Solothurn besonders heftig ist, sehr stark zu spüren. Die Einnahmen sind ausserordentlich gesunken und vermögen die Betriebsausgaben kaum mehr zu decken. Die Verzinsung der Anleihen muss seit Mitte des Berichtsjahres von den Garanten der Anleihen, dem Staat Solothurn, der Stadt Solothurn und den solothurnischen und bernischen Gemeinden durchgeführt werden.

### 11. Solothurn-Münster-Bahn.

Die dem Unternehmen für das Jahr 1921 gewährte Bundeshilfe musste nur zu einem kleinen Teil in Anspruch genommen werden. Die Verhältnisse haben sich seit

dem Sinken der Kohlenpreise merklich gebessert. Die Gesellschaft bereitet eine finanzielle Sanierung vor, in welche auch die noch nicht gelösten Verpflichtungen vom Bau her einbezogen werden sollen.

### 12. Biel-Meinisberg-Bahn.

Dank der Bundeshilfe konnte der Betrieb auf dieser Linie noch aufrechterhalten werden. Die Sanierung des Unternehmens, die nur mit dem Umbau auf elektrischen Betrieb und dem Ausbau bis Büren a. A. denkbar ist, will nicht recht gelingen, obschon die Stadt Biel in einer zweiten Abstimmung die verlangten Fr. 400,000 bewilligt hat. Wenn dem Unternehmen nicht bald die erwähnte Hilfe kommt, so muss der Betrieb wegen dem schlechten Zustand des Rollmaterials, das nicht mehr reparaturfähig ist, eingestellt werden. Über eine Beteiligung der Gemeinde Büren an den Ausbaukosten wurden von seiten des Bahnunternehmens mit der Gemeindebehörde Unterhandlungen gepflogen, bei denen die Tracéfrage zwischen Meinisberg und Büren eine Hauptrolle spielte.

### 13. Biel-Täuffelen-Ins-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen, dessen Verkehr sich bis jetzt ganz erfreulich entwickelt hatte, macht sich die Krisis, die in Biel und Umgebung einen drohenden Charakter angenommen hat, sehr stark bemerkbar. Durch alle möglichen Sparmassnahmen soll versucht werden, die Bahn wenigstens vor Betriebsdefiziten zu bewahren.

### 14. Bern-Neuenburg-Bahn.

Die Direkte B. N. hat im Jahre 1921 wieder ein Betriebsdefizit zu verzeichnen, das aber gegenüber dem Vorjahre infolge der verminderten Ausgaben bedeutend kleiner ist. Die Einnahmen sind aber durch die Krisis ganz erheblich zurückgegangen. Zwischen den Regierungsvertretern der 3 interessierten Kantone haben über eine eventuelle Hilfsaktion bereits Verhandlungen stattgefunden, die jedoch vorläufig zu keinem Resultat geführt haben.

### 15. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

Der Grosse Rat bewilligte in seiner Sitzung vom 26. September 1921 eine Erhöhung der Aktienzeichnung um Fr. 61,000 mit Rücksicht auf die vermehrten Baukosten, die seinerzeit durch eine von ihm verlangte Änderung der Tracéführung verursacht worden sind.

### 16. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Auf Ende des Berichtsjahres wurde die für drei Jahre gewährte Bundeshilfe hinfällig. Die Erneuerung derselben stiess auf grosse Schwierigkeit, indem die Gemeinden nichts mehr oder unverhältnismässig wenig leisten wollten. Erst im letzten Moment haben sie sich zur weitern Mitwirkung an der Hilfsaktion entschlossen, sonst wäre der Betrieb des Unternehmens auf den 1. Januar 1922 eingestellt worden. Die Gemeinden haben ihre Subventionen für drei weitere Jahre bewilligt.

**17. Pruntrut-Bonfol-Bahn.**

Obschon das Unternehmen in den letzten zwei Jahren von Bund, Kanton und Gemeinden mit je Fr. 40,000 Bundeshilfsdarlehen unterstützt wurde, vermochte es nicht, mit dieser Summe die Betriebsdefizite zu decken. Erhöhte Beiträge, die den Gemeinden für eine Erhöhung der Bundeshilfe zugemutet worden sind, wurden von denselben zu Ende des Berichtsjahres abgelehnt. Es blieb nichts anderes übrig, als auf den 1. Januar 1922 den Betrieb einzustellen. Wann derselbe wieder aufgenommen werden kann, ist nach der Haltung der Gemeinden unbestimmt. Der Regierungsrat hat einen Experten mit der Prüfung eventuell zu treffender Sparmassnahmen betraut. Zufolge der politischen Änderung im Elsass hat der Grenzverkehr, der dem Unternehmen vor dem Krieg ordentliche Einnahmen brachte, fast vollständig aufgehört. Die französischen Bahnen haben ein Interesse daran, die Güter möglichst lange über ihre Linie zu leiten, d. h. den Grenzübergang bei Basel zu benützen. Alle Anstrengungen von seiten der Direktion, den Grenzverkehr wieder an sich zu ziehen, blieben erfolglos.

**b. Nicht subventionierte Bahnen.**

Die Arbeiten im zweiten Simplontunnel wurden im Berichtsjahre zu einem glücklichen Ende geführt.

Die Bauten der neuen Bahnhöfe Biel und Thun wurden weiter gefördert. Es ist Aussicht vorhanden, dass dieselben auf den Sommer 1923 teilweise dem Betrieb übergeben werden können.

**D. Projektierte Bahnen.**

Von den projektierten Bahnen, die im Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen als subventionsberechtigt vorgesehen sind, konnte keine den Finanzausweis leisten. Die Zeiten sind allerdings gegenwärtig wirklich nicht dazu angetan, neue Linien zu bauen, wenn die bestehenden Mühe haben, durchzuhalten.

**E. Eisenbahnkonzessionen.**

Im Jahre 1921 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

**Konzessionserneuerung.**

1. März 1921: Kraftwagenkurse Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach.

**Konzessionserteilung.**

30. März 1921: Kraftwagenkurs Thun-Stocken-Gürbetal.

**Fristverlängerungen.**

11. März 1921: Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen.  
 11. April 1921: Ins-Erlach.  
 11. April 1921: Frutigen-Adelboden (Fristverlängerung und Konzessionsänderung).  
 19. August 1921: Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez.

**F. Schifffahrt.****1. Bielersee.**

Im Berichtsjahre waren der interkantonalen Kontrolle nur die Motorboote unterstellt.

Die Ruderschiffe und Segelboote wurden pro 1921 durch den kantonalen Aufseher untersucht.

Motorboote . . . . .	40
Ruderboote . . . . .	592
Segelschiffe . . . . .	19
Total	<u>651</u>

**2. Briener- und Thunersee, Aare, Saane, Emme und Privatgewässer mit gewerbsmässiger Schifffahrt.**

Brienersee . . . . .	221	Schiffe
Thunersee . . . . .	557	»
Aare, Saane, Emme nebst den kleinen Gewässern . . . . .	440	»
Total	<u>1218</u>	Schiffe

Der Kredit pro 1921 inkl. Nachkredit betrug Fr. 6430. 40.

Einnahmen . . . . .	Fr. 7296. 75
Ausgaben . . . . .	» 6735. 10
Überschuss	<u>Fr. 561. 65</u>

Bern, April/Mai 1922.

Der Bau- und Eisenbahn-Direktor  
des Kantons Bern:

**Rudolf von Erlach.**

Vom Regierungsrat genehmigt am 14. Juli 1922.

Test. Der Staatsschreiber: **Rudolf.**



Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1921.

№	Name der Bahn	Datum			Baulänge		Kapital			Aktienbeteiligung des Staates		
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebs-eröffnung	ganze Linie	im Kt. Bern	Aktien	Obligationen inkl. Bundesgarantien und Staatsverz. Misse	Total	Nominell	Buchwert	
						km	km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>I. Normalspurbahnen.</b>												
1	Emmentalbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Burgdorf-Solothurn	{ 2. VI. und 14. IX. 1871 }	—	26. V. 1875	19,0	14	3,820,500	3,000,000	6,820,500	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	18,3	18,3	—	—	—	790,000	790,000	790,000
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	13,9	13,9	1,200,000	600,000	1,800,000	400,000	400,000	400,000
3	Huttwil-Wohlhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	24,8	4	1,837,000	500,000	2,337,000	160,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	{ 20. VIII. und 13. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	10,5	10,5	1,000,000	667,000	1,667,000	849,500	799,440	799,440
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	33,2	33,2	3,965,500	2,000,000	5,965,500	2,156,500	2,154,750	2,154,750
	{ Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	10,3	10,3	—	—	—	—	—	—
6	{ Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	2,7	2,7	1,234,500	939,000	2,173,500	859,000	859,000	859,000
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	39,6	29,1	6,000,000	7,250,000	13,250,000	3,155,000	3,155,000	3,155,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899	14. VIII. 1901	30,9	30,9	2,770,000	939,000	3,709,000	1,725,000	1,724,761	1,724,761
9	Erlenbach-Zweismimmen	15. X. 1897	27. II. 1901	1. XI. 1902	23,8	23,8	4,005,000	1,300,000	5,305,000	3,120,000	3,120,000	3,120,000
10	Saignelégier-Glovelier	{ 26. III. 1897 29. III. 1901 }	9. X. 1907	21. V. 1904	24,3	24,3	1,100,000	339,000	1,439,000	500,000	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	11,2	10	1,113,800	418,000	1,531,800	807,200	807,200	807,200
12	{ Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888 30. V. 1892 }	29. VIII. 1902	{ 23. VIII. 1898 23. VII. 1903 }	25,1	6,6	2,475,000	700,000	3,175,000	215,000	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	17,5	17,5	1,730,000	745,000	2,475,000	980,000	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	21,5	8,6	4,826,500	2,500,000	7,326,500	1,185,000	1,185,000	1,185,000
15	Ramsel-Sumiswald-Huttwil u. Grünen-Wasen	15. X. 1897	28. II. 1907	1. VI. 1908	24,4	24,4	2,643,000	675,000	3,318,000	1,768,500	1,768,500	1,768,500
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienersee)	23. XII. 1891 (20. XII. 1890) (17. VI. 1890)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1898) 15. V. 1836	102,5	71,7	65,600,000	114,478,500	180,078,500	17,500,000 1,980,000 4,713,000	17,500,000 1,980,000 3,648,481	17,500,000 1,980,000 3,648,481
17	Huttwil-Eriswil	5. X. 1911	26. V. 1913	1. IX. 1915	4	4	520,000	—	520,000	195,000	195,000	195,000
				Total	458,4	357,7	105,840,800	137,080,500	242,921,300	43,058,700	41,791,632	41,791,632
<b>II. Schmalspurbahnen.</b>												
1	{ Tramelan-Tavannes Elektrifikation	23. XII. 1881	31. I. 1883 3. XII. 1913	16. VIII. 1884 16. XII. 1913	8,8	8,8	605,000	73,000	678,000	240,000	140,000	140,000
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26,1	18,7	1,360,000	342,000	1,702,000	352,000	350,200	350,200
3	Bern-Worb	{ 23. XII. 1896 22. XII. 1906 }	20. IX. 1897 26. II. 1908 }	21. X. 1898	9,8	9,8	751,200	900,000	1,651,200	399,960	358,560	358,560
4	{ Montreux-Berner Oberland Zweismimmen-Lenk	16. IV. 1898 30. III. 1906	24. II. 1903 29. III. 1909	17. XII. 1901 8. VI. 1911	62,2	21,7	10,000,000	8,406,000	18,406,000	2,050,000 500,000	2,050,000 500,000	2,050,000 500,000
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	15,0	12,6	900,000	400,000	1,300,000	715,500	463,500	463,500
6	Tramelan-Breuleux-Noirmont	22. XII. 1905	{ 22. III. 1907 26. IX. 1921 }	16. XII. 1913	14	14	1,465,000	—	1,465,000	61,000 807,000	61,000 807,000	61,000 807,000
7	Bern-Zollikofen, mit Abzweig. nach Worblaufen	25. VI. 1909	26. IX. 1910	13. VII. 1912	6,9	6,9	660,000	630,000	1,290,000	295,000	295,000	295,000
8	Worbentabahn	6. IV. 1911	18. IX. 1911	25. VIII. 1913	12	12	1,486,750	115,400	1,602,150	880,000	880,000	880,000
9	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	7,4	7,4	708,600	60,000	768,600	259,200	259,200	259,200
10	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	20. XII. 1907	{ 24. IV. 1912 29. V. 1913 }	—	9,6	9,6	?	?	?	4,615	4,615	4,615
11	Oberraargau-Seeland	22. XII. 1909	18. XI. 1912	—	44	44	3,881,000	—	3,881,000	35,000	35,000	35,000
12	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	{ 18. XI. 1912 11. III. 1918 }	4. XII. 1916	20,5	20,5	2,112,500	800,000	2,912,500	1,035,500	1,035,500	1,035,500
13	Solothurn-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	28	21,6	2,691,500	2,130,000	4,821,500	1,103,500	1,103,500	1,103,500
14	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	14	8	1,872,000	661,000	2,533,000	402,500	402,500	402,500
15	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	11,3	11,3	987,000	300,000	1,287,000	567,500	567,500	567,500
16	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	26,3	26,3	1,700,000	1,600,000	3,300,000	163,000	162,825	162,825
				Total	328,5	265,8	31,180,550	16,417,400	47,597,950	9,869,275	9,473,900	9,473,900
				Gesamttotal	786,9	623,5	137,021,350	153,497,900	290,519,250	52,927,975	51,265,532	51,265,532