

Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Bösider, W. / Volmar**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1924)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-417019>

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 1924.

Direktor: Regierungsrat **W. Bösiger.**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **Volmar.**

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Das Berichtsjahr war in bezug auf das Bauwesen sowohl auf dem Gebiete der öffentlichen wie der privaten Bautätigkeit, eine Zeit ruhiger, ausgiebiger Arbeit. Die Baudirektion hat innerhalb der ihr durch das Budget und die Grundsätze einer gesunden Sparsamkeit gezogenen Grenze auf ihren verschiedenen Baugebieten dasjenige zu tun gesucht, was zur Erhaltung und Förderung der öffentlichen Interessen dienen konnte. Von den in der Kriegs- und Notstandszeit beschlossenen und subventionierten Bauten waren viele noch unvollendet geblieben. Ihre Ausführung musste aus technischen oder finanziellen Gründen angemessen verteilt und auf Perioden grösster Arbeitslosigkeit verlegt werden. Im Jahre 1924 sind von solchen Arbeiten einige zur Ausführung gelangt. Die Haupttätigkeit aber erfolgte auf dem Gebiete des Strassenbaues, indem auf Grundlage eines wohldurchdachten Programms die sorgfältige Herstellung der Hauptstrassen kräftig einsetzte.

Das Budget ist innegehalten worden bis auf eine unabwendbare Ausnahme auf Rubrik X E 3, Wasser-

schaden und Schwellenbauten. Die einzige Überschreitung betrifft die Hebung von Beschädigungen, die infolge Naturereignissen entstanden sind. Daneben musste notgedrungen für früher beschlossene, grosse Bauten die Vorschussrechnung auch weiter noch in Anspruch genommen werden. Den Begehren um Bewilligung neuer Bauwerke trat der Wille grösster Zurückhaltung entgegen, der allein Vorschüsse und Verpflichtungen einzuschränken vermag. Es warten im Hoch-, Strassen- und Wasserbau noch verschiedene kostspielige Projekte auf Berücksichtigung; dieselben können aber nur nach Massgabe der verfügbaren Mittel und unter zeitlicher Verteilung der Ausführung bewilligt werden. Die Baudirektion hat für grössere Neubauten entsprechende Bauprogramme für die Jahre 1925 bis 1929 aufgestellt und den Oberbehörden unterbreitet.

Dieselben sind eine Zusammenstellung der ausgeführten Bauten und ihrer ungetilgten Aufwendungen, der in Ausführung begriffenen Arbeiten mit den eingegangenen Verpflichtungen sowie der dringend verlangten Bauobjekte und der damit eingetretenen neuen Belastungen.

Diese Übersicht orientiert über die Folgen der Begehrlichkeit.

Im **Personalbestand** der Beamten und Angestellten der Baudirektion ist ausser den im Berichtsjahr 1923 erwähnten Mutationen und Reduktionen keine Änderung eingetreten, dagegen für 1925 die Aufhebung von zwei Stellen auf dem Hochbauamt beschlossen worden. Verschiedene Beamte des Hochbauamtes sowie Techniker des Tiefbauamtes und Geometer des Vermessungsamtes wurden für eine neue Amtsdauer wieder bestätigt.

Die Beschwerdeangelegenheit betreffend Privatarbeiten der Beamten und Angestellten der Baudirektion hat ihre grundsätzliche Erledigung gefunden, indem durch Regierungsratsbeschluss vom 22. Februar 1924 verfügt wurde:

«Die Privattätigkeit und der Privaterwerb auf dem Gebiete des Baugewerbes ist während und ausserhalb der Bureauzeit für sämtliche Beamte und Angestellte der Baudirektion des Kantons Bern untersagt.

Dem Personal kann gestattet werden, zur Förderung der beruflichen Weiterbildung ausserhalb der Bureauzeit an Wettbewerben zur Erlangung von Entwürfen teilzunehmen.

Die Bewilligung zur Teilnahme an Plankonkurrenzen erteilt der Baudirektor. Ihm wird auch der Entscheid in allen Ausnahmefällen übertragen.»

Zur weitem Ausnützung der Arbeitskraft und zur Ermöglichung einer andauernden Aufsicht der Unternehmer und Arbeiter, ist dem Kantonsoberingenieur und den Kreisoberingenieuren gestattet, ein eigenes Auto, den Oberwegmeistern eigene Kleinautos oder Motorräder zu halten. Die Gewährung einer angemessenen Entschädigung rechtfertigt sich durch die Erfolge vermehrter Kontrolle der Ausführungsarbeiten.

Der Bestand des Weg- und Schwellenmeisterpersonals ist in den Unterabschnitten angegeben.

Obligatorische Unfallversicherung. Die versicherte Gesamtlohnsumme pro 1924 betrug Fr. 2,513,791.40, wovon Fr. 155,750 auf die technischen Beamten, Franken 1,774,368.85 auf die Oberwegmeister und Wegmeister und Fr. 583,672.55 auf Regiearbeiter entfallen. Die Prämien für Betriebsunfälle betragen Fr. 38,351.65, für Nichtbetrieb Fr. 17,264.05, total Fr. 55,615.70. (Betriebsprämien 16‰ für das Wegmeister- und Regiepersonal und 4‰ für die technischen Beamten, Nichtbetriebsprämien 7‰ bzw. 5‰.)

Die von der Versicherungsanstalt ausbezahlten Entschädigungen betragen ohne Arzt und Apothekerkosten Fr. 15,876.40, wozu noch rund Fr. 7300 für 17 laufende Rentenfälle kommen.

Eine Haftpflichtversicherung besteht für Unfälle Dritter bei baulichen Arbeiten; eine Ergänzung dazu ist in Aussicht genommen für Unfälle und Schäden aus Mängeln an Strassen und Brücken.

B. Gesetzgebung.

Hier sind folgende Erlasse zu erwähnen:

1. *Abänderungsdekret vom 11. März 1924* zum Dekret vom 10. März 1914 betreffend das interkantonale

Konkordat über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern.

2. *Abänderungsdekret vom 18. März 1924* zum Dekret vom 10. März 1914 betreffend die Automobilsteuer und Aufhebung desjenigen vom 16. November 1920.

3. *Verordnung vom 24. Oktober 1924* betreffend den Verkehr mit Motorlastwagen, Traktoren und Anhängerwagen auf den öffentlichen Strassen.

4. *Verordnung vom 24. Oktober 1924* betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf Strassen und Brücken.

5. *Regierungsratsbeschluss vom 24. November 1924* betreffend Expertise über Bereifungsarten der Automobile.

6. *Verordnung vom 1. Juli 1924* betreffend Vergabung von Arbeiten und Lieferungen des Staates.

7. *Regierungsratsbeschluss vom 3. Dezember 1924* betreffend die Obliegenheiten des Hochbauamtes.

8. *Regierungsratsbeschluss vom 31. Oktober 1924* betreffend Bauarbeiten an Anstaltsgebäuden.

Der Automobilismus hat sich seit dem interkantonalen Konkordat vom Jahre 1912 derart weiterentwickelt, dass einige Vorschriften dieses Erlasses revisionsbedürftig erschienen. Beweis dafür ist auch die seit längerer Zeit in Aussicht genommene bundesrechtliche Regelung. Einerseits erschienen gewisse Erleichterungen und genauere Regelung des Strassenverkehrs, anderseits strengere Vorschriften zum Schutze und zur Erhaltung der Strassen angezeigt. Diesen Bedürfnissen sollen, da es noch ungewiss ist, wie bald die eidgenössische Gesetzgebung kommen wird, die beiden Dekrete entsprechen. Sie stellen ihrem Inhalte nach einen Kompromiss zwischen dem Strasseneigentümer und dem Strassenbenützer dar. Für die Erleichterungen, welche dem Automobilfahrer gewährt wurden, ist derselbe mit grösseren Abgaben belegt worden, deren Ertrag zum bessern Ausbau der Strassen dienen soll.

Die Verordnung 3 vom 24. Oktober war nötig zur genauern Regelung des Verkehrs mit diesen in letzter Zeit ausserordentlich stark zur Verwendung kommenden Fahrzeugen, welche die Strassen ihrem Gewichte und ihrer Bereifung nach stark in Anspruch nehmen.

Ein Richterspruch, welcher die Bestimmungen dieser Verordnung betreffend den Verkehr mit eisenbereiften Anhängerwagen als ungesetzlich erklärte, wurde obergerichtlich aufgehoben.

Die Verordnung 4 vom 24. Oktober war notwendig zum besondern Schutze der hölzernen Brücken, die eine zu schnelle Fahrgeschwindigkeit schwerer Lastwagen nicht ertragen.

Der Regierungsratsbeschluss vom 24. November wurde veranlasst durch einlangende Begehren um Gleichstellung anderer Bereifungsarten mit der Luftbereifung. Die Expertise ist im Gang und wird 1925 eine Beschlussfassung erfolgen.

Der Regierungsratsbeschluss vom 3. Dezember bezüglich Obliegenheiten des Hochbauamtes erfolgte zur Herbeiführung von Vereinfachungen und Sparmassnahmen.

Der Regierungsratsbeschluss vom 31. Oktober enthält Weisungen an alle Anstaltsverwaltungen des Staates zu sparsamem Haushalten, speziell auch in baulicher Hinsicht. Er bestimmt, dass Bauarbeiten an den Anstaltsgebäuden, und zwar auch solche, die auf Rechnung der betreffenden Anstalten von deren Verwaltung

gen selber ausgeführt werden, zu devisieren sind und nur angeordnet werden dürfen, nachdem sie von der Baudirektion begutachtet und vom Regierungsrat bewilligt worden sind.

Dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates hat die Baudirektion Entwürfe vorgelegt für:

ein Dekret betreffend Umlegung von Baugrundstücken gemäss Art. 19, zweites Alinea, Alignementsgesetz vom 15. Juli 1894;

ein neues Strassenbaugesetz an Stelle desjenigen vom 21. März 1834.

Beide Vorlagen sind der Justizdirektion zur rechtlichen Begutachtung überwiesen worden. Dem Dekret wurde durch ein bezügliches Begehren der Gemeinde Biel gerufen, um ungünstig geformte Baugrundstücke zweckmässig umgestalten zu können.

Das altährwürdige Strassenbaugesetz von 1834 hatte den früheren Strassen- und Verkehrsverhältnissen seiner ganzen Anlage nach wohl sehr gut entsprochen; heute erweist es sich aber nach gewissen Richtungen als veraltet und revisionsbedürftig. Dabei ist es zweckmässig, es den gemachten eigenen Erfahrungen, dann aber auch den neuzeitlichen Normen anderer Kantone anzupassen.

Die weitere Behandlung zieht sich ins nächste Jahr hinüber.

Eine öffentliche Konkurrenz für Arbeitsvergebung war bis dahin nur im Strassenbaugesetz von 1834 für Strassenbauten vorgesehen; dagegen war das Verfahren selbst bisher durch keine gesetzliche Vorschrift geregelt. Die Hingabe geschah mehr oder weniger frei nach allgemeinem Usus im Sinne gewisser Leitsätze, welche der schweizerische Ingenieur- und Architektenverein seinerzeit herausgegeben hatte. Eine genauere Regelung wurde jedoch immer mehr zur Notwendigkeit. Dementsprechend erfolgte die Aufstellung der Verordnung vom 1. Juli 1924 durch die Direktion der Bauten und des Innern und genehmigt durch den Regierungsrat. Sie gilt zunächst für Arbeiten und Lieferungen des Staates, ihre Anwendung wird aber auch für die vom Staate subventionierten Unternehmungen empfohlen.

C. Hochbauwesen.

1. Für den *Unterhalt der Staatsgebäude* sind im Berichtsjahr folgende Aufwendungen gemacht worden:

	Budget		Rechnung
	Rubr.	Fr.	Fr.
1. Amtsgebäude	C 1	350,000.—	350,001.—
2. Pfarrgebäude	C 2	100,000.—	100,003.10
3. Kirchenchore, inkl. Loskauf Riggisberg	C 3	7,000.—	3,204.55
4. Öffentliche Plätze	C 4	3,000.—	2,656.10
5. Wirtschaftsgebäude	C 5	30,000.—	29,989.75
Total		490,000.—	485,584.50

Unerledigt blieben noch nicht abgerechnete Arbeiten auf den Rubriken 1, 2 und 5 im Kostenbetrag von Fr. 45,465.

2. Für *Neu- und Umbauten* wurden auf **Budget-rubrik D** verausgabt:

	Budget		Rechnung
	Rubr.	Fr.	Fr.
1. Für Gebäude aller Art, ohne Irrenanstalten.	D 1	300,000.—	293,287.85
2. Für Amortisation von Vorschüssen	D 2	100,000.—	100,000.—
3. Für die Irrenanstalten (Spezialfonds).	D 3	150,000.—	150,000.85
Total		550,000.—	543,287.70

Unerledigte Arbeiten auf D 1 Fr. 58,800, auf Rubrik D 3 Fr. 48,300. Die einzelnen Verwendungen auf diesen drei Neubaurubriken sind aus den Zusammenstellungen auf Seite 199 ersichtlich.

Neu beschlossen wurden auf D 1 Bauten für rund Fr. 200,000 und auf Art. 3 für Fr. 8346. Dieselben sind in obiger Rechnung inbegriffen und bis auf die erwähnten Ausstände erledigt.

3. Auf *Vorschussrechnung* sind für Neubauten ausgegeben worden Fr. 709,502.90. Von der Finanzdirektion wurden übernommen Fr. 63,413.25 und von andern Verwaltungen Fr. 171,258.40 zurückvergütet, so dass die effektiven Ausgaben auf Rechnung der Baudirektion betragen Fr. 474,831.25.

4. Von der *Vorschussrechnung* *abgeschrieben* wurde der im Budget unter Rubrik D 2 vorgesehene *Amortisationsposten* von Fr. 100,000.

Verpflichtungen aus beschlossenen, aber unerledigten Hochbauten bleiben noch Fr. 950,000; ergibt mit denjenigen von Fr. 58,800 auf Budgetrubrik D 1 zusammen rund Fr. 1,010,000, woran auch wieder andere Verwaltungen mit Rückvergütungen mitbeteiligt sind.

Zur *Erziehung eines planmässigen Vorgehens* unter Einhaltung der budgetierten Kredite und der verbindlichen Bewilligungsbeschlüsse wurden anfangs des Jahres für alle wichtigeren Baurubriken sowohl für den Unterhalt wie für Neubauten *Jahresprogramme* aufgestellt mit der Bestimmung, dass keine Überschreitungen und Übertragungen stattfinden dürfen.

Abschnitt 1, Rubrik C, *Unterhalt der Staatsgebäude*, gibt nicht Anlass zu wichtigeren Bemerkungen. Die dahergigen Ausgaben setzen sich grösstenteils aus kleineren Ausgaben zusammen, nur bei einem Besteherverwechsel kommen meist grössere Arbeiten zur Ausführung. Die Zahl der zu unterhaltenden Staatsgebäude beträgt 1250 (620 Amtsgebäude, 311 Pfrundgebäude, 25 Kirchenchore, 294 Wirtschaftsgebäude). Am meisten beansprucht ist der Kredit für Amtsgebäude, schon wegen der grossen Anzahl derselben, sodann wegen ihrer teilweise starken Beanspruchung (Militäranstalten). Auch die Pfrundgebäude verursachen erhebliche Kosten. Verhältnismässig gering dotiert ist der Kredit für Wirtschaftsgebäude, was daher rührt, dass in gewissen Staatsanstalten nicht wenig Arbeiten an Ökonomiegebäuden auf Gutsrechnung ausgeführt werden.

Abschnitt 2, Rubrik D 1, *Neu- und Umbauten*, ohne Irrenanstalten, enthält bei rund 50 Rechnungsposten,

die den ergangenen Baubeschlüssen entsprechen, zum Teil sehr bedeutende Objekte (landwirtschaftliche Schule Langenthal, Gartenbauschule Oeschberg, Lehrerinnen-seminar Thun, botanischer Garten (Stützmauer) Bern, Technikum Biel, Zwangserziehungsanstalt Tessenberg, patholog.-pharmak. Institut Bern, Seminar Pruntrut, Knabenerziehungsanstalt Erlach, Erweiterung des Ökonomiegebäudes der landwirtschaftlichen Schule Rütli, welche zum grossen Teil auch in der Vorschussrechnung figurieren und dann amortisiert werden.

Die Baubeschlüsse des Grossen Rates für Langenthal datieren aus den Jahren 1921 und 1922. Die Bauten sind Ende 1923 dem Betriebe übergeben worden. Im Berichtsjahre wurden noch einige Ergänzungsarbeiten ausgeführt. Die Bauten in Oeschberg und Thun sind gleichzeitig fertig geworden. In der Rechnung 1924 figurieren noch einige Ergänzungsarbeiten. Kreditüberschreitungen ergaben sich keine.

Der auf Fr. 1,175,000 veranschlagte Technikumsbau in Biel wurde bis Ende 1924 im Rohbau fertiggestellt, so dass mit dem Innenausbau begonnen werden konnte.

Der Umbau des patholog.-pharmak. Institutes in Bern wurde vollendet; ebenso die Erweiterung des Ökonomiegebäudes in Erlach und die neue Scheuer auf der Rütli.

Im Grossen Rat kamen folgende Hochbaugeschäfte zur Behandlung:

1. *Neubauten* für die durch Dekret vom Mai 1920 von Trachselwald nach dem Tessenberg verlegte Zwangserziehungsanstalt für gefährdete Jünglinge. Bis dahin hatten 42 Zöglinge Aufnahme gefunden; 40 sind noch in Trachselwald verblieben. Erzieherische und wirtschaftliche Gründe gebieten die vollständige Zusammenlegung auf dem genügend grossen Tessenberggut. Die Bauten sollen sukzessive, unter Verwendung der Arbeitskräfte der Staatsanstalten und von Arbeitslosen der Umgegend durchgeführt werden. Das aus der angeordneten Plankonkurrenz erstprämierte Bauprojekt Bueche veranschlagte die Kosten auf Fr. 982,000. Am 10. März bewilligte der Grosse Rat vorläufig Fr. 100,000 für Vorarbeiten, und zwar Fr. 50,000 auf Budgetkredit D 1 und Fr. 50,000 auf Vorschussrechnung. Im Jahre 1925 wird über das vollständige Programm Beschluss gefasst und berichtet werden. Im Berichtsjahr wurde unter anderem das Werkstattgebäude im Rohbau fertig gestellt.

2. Erweiterung des patholog.-pharmak. Institutes in Bern. Grossratsbewilligung vom 10. März von Franken 26,000 auf Rubrik D 1 und Fr. 58,000 auf Vorschussrechnung (Fr. 30,000 pro 1924 und Fr. 28,000 pro 1925), ferner Fr. 89,000 für Mobiliar.

3. *Chirurgische Klinik des Inselspitals Bern.* Behandlung der Interpellation Mosimann und Mitunterzeichner über bestehende Missstände und die Notwendigkeit eines Neubaus, am 14. Mai und 17. September 1924. Die Neubaufrage ist schon lange hängig, bietet aber der grossen finanziellen Tragweite wegen Schwierigkeiten. Vorläufig ist im Sinne der Angliederung der nicht klinischen Abteilung Arnd provisorisch eine Lösung geschaffen worden.

4. *Orphelinat Belfond, Erweiterung.* Erhöhung des Staatsbeitrages, Beschluss vom 20. Mai 1925.

Die Rubrik **D 3 Irrenanstalten** enthält unter anderm noch Restzahlungen (Einnahmen und Ausgaben) für Waldau, Kanalisation und Wasserversorgung. Für Anschlüsse an die Kloake erfolgen Einkäufe Dritter nach aufgestelltem Regulativ. Die Wärterhäuser in der Waldau und Bellelay gehen der Vollendung entgegen.

Über Erweiterungsprojekte schweben schon seit langer Zeit Verhandlungen; leider gestattet aber der missliche Stand des «Irrenfonds» nicht, den vorhandenen Bedürfnissen in wünschbarer Weise nachzukommen.

Als im Vordergrund der Interessen stehend, schon lange angebeht und wirklich nötig, sind folgende Objekte:

Landwirtschaftliche Schule für den Jura in Delsberg. Hierzu ist das Landgut Courtemelon angekauft worden. Baukosten Fr. 600,000. Das Projekt zum Neubau ist in Arbeit.

Frauenhospital Bern, Erweiterung durch einen neuen Westflügel. Voranschlag Fr. 700,000. Die Vorarbeiten für die Ausführung sind abgeschlossen.

Knabenerziehungsanstalt Erlach. Umbau zur Erlangung von bessern Schullokalen.

Strafanstalt Hindelbank. Umbauarbeiten und hygienische Verbesserungen.

Als weiter wünschbar wurde die Ausführung folgender Projekte bezeichnet:

Chirurgische Klinik des Inselspitals in Bern. Neubau.

Hochschule Bern. Neubau für die in der ehemaligen Kavalleriekaserne untergebrachten Institute für Zoologie, Pharmazie, Geologie und Chemie.

Erziehungsanstalt Brüttelen. Erweiterung.

An Stelle der angeregten *Erweiterung der Kantonschule Pruntrut* lässt sich durch geschicktere Disposition der Räume eine praktische Lösung finden, die nur Umbauarbeiten verlangen wird. Die bezüglichen Studien sind im Gange.

D 1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten. Budget Fr. 300,000.

Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäude, Unterrichts-, Erziehungs-, Militär- und Strafanstalten, medizinische Gebäude, technische, land- und milchwirtschaftliche Schulen.

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1924		Gesamtausgaben bis Ende 1924		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht	—	—	76,505	—	—	—	—
32 verschiedene Bauten unter Fr. 20,000	212,628	60	95,326	90	188,163	10	81 Bewilligungen
Hindelbank, Anstaltsscheune, Umbau	77,725	—	1,943	95	77,698	10	Erledigt
Bern, Amthaus, Bureau- und Wohnungseinrichtungen	30,000	—	907	70	29,984	60	»
Bern, path.-pharm. Institut, Mobilier und Maschinen	89,000	—	33,243	70	89,000	—	»
Pruntrut, Seminar, Umbauten	46,000	—	72	60	45,834	80	»
Tessenberg-Anstalt, Scheuerbau	55,000	—	3,819	90	55,000	05	»
Langenthal, landw. Schule, Schweinescheune	120,000	—	2,344	—	119,189	10	abgerechnet
Langenthal, landw. Schule, Wagenremise	28,000	—	2,100	—	27,722	40	»
Bern, botanischer Garten, neue Stützmauer	122,000	—	—	—	120,986	50	»
Erlach, Anstalt, neuer Schweinestall	30,000	—	27,009	10	27,009	10	Abrechnung 1925
Tessenberg, Anstalt, Ausbau I. Etappe	50,000	—	50,000	—	—	—	Auf Vorschuss übertragen
Total	860,353	60	293,272	85	780,587	75	

D. 2. Der Amortisationskredit von Fr. 100,000.

wurde zu Abschreibungen verwendet auf:

Öschberg, Gartenbauschule, Lehr- und Verwaltungsgebäude	Fr. 60,000. —
Thun, Lehrerinnenseminar, Neubau	» 40,000. —

D 3. Irrenanstalten Fr. 150,000 (Irrenfonds).

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Ausgaben pro 1924		Gesamtkosten bis Ende 1924	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Bauleitung und Aufsicht	—	—	10,366	55	—	—
2. Waldau, Kanalisation	290,000	—	68	—	287,051	05
3. Waldau, Wärterhäuser	180,000	—	146,916	95	99,680	15
4. Waldau, Wasserversorgung und Hydranten	181,400	—	9,905	40	180,842	95
5. Münsingen, Wärterhaus	80,936	30	9,208	05	80,457	15
6. Bellelay, Wärterhaus	100,000	—	65,535	90	65,535	90
			242,000	85		
Davon ab Einnahmen ¹⁾			92,000	—		
Total	742,336	30	150,000	85	713,567	20

¹⁾ Ad 3: Beitrag aus Lorylegat	Fr. 70,000. —
Ad 4: Arbeitslosenbeiträge	» 22,000. —
Total	Fr. 92,000. —

Auf Vorschussrechnung wurden ausgeführt und bezahlt:

Bauobjekte		Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1924		Gesamtkosten bis Ende 1924		Bemerkungen
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
R. R. 26. VI. 20	Langenthal, landwirtschaftliche Schule: Verwaltungsgebäude	266,000	—	10,323	75	266,000	—	Erledigt Restanzen zu Ergänzungsarbeiten etc. verwendet Erledigt
R. R. 20. II. 22	Lehrgebäude	680,000	—	19,233	85	664,244	25	
R. R. 15. XI. 20	Ökonomie	236,000	—	—	—	235,710	45	
R. R. 14. II. 22	Schweinescheuer und Bäckerei	28,000	—	1,743	—	28,000	—	
G. R. 20. II. 22	Öschberg, Gartenbauschule, Lehr- und Verwaltungsgebäude	590,000	—	102,778	65	580,763	85	Abrechnung 1925
G. R. 24. III. 22	Öschberg, Gartenanlage	12,000	—	498	50	12,017	35	Erledigt
R. R. 7. II. 22	Rütti, Wiederaufbau der Scheune	207,640	—	37,170	25	204,483	10	Restzahlung 1925
R. R. 7. III. 24	Waldau, Ökonomieküche	4,100	—	4,070	70	4,070	70	Erledigt
R. R. 1. VI. 23	Münsingen-Schwand, Neueinrichtungen. Münsingen, Irrenanstalt, automatische Telephonanlage	12,950	—	10,874	70	12,949	70	Erledigt
G. R. 16. XI. 21	Thun, Seminar; Neubau	26,000	—	25,806	65	25,806	65	Erledigt
G. R. 16. IX. 21	Thun, Seminar; Möblierung	492,000	—	48,547	45	488,350	25	Abrechnung 1925
G. R. 15. XI. 22	Biel, Technikum; Erweiterung	50,000	—	12,898	50	49,933	50	Erledigt
R. R. 27. VII. 18	Bellelay, Torfausbeutung; Einrichtung .	1,175,000	—	325,244	75	352,340	25	In Ausführung
		45,000	—	—	—	23,262	25	Aus Einnahmen der Arbeitsämter amortisiert
R. R. 8. VI. 18	Bellelay, Torfausbeutung; Betrieb	15,000	—	—	—	—	—	
G. R. 17. V. 20	Bellelay, Schweinestall mit Küche	73,000	—	—	—	71,473	25	
R. R. 31. 7. 23	Tessenberg, Plankonkurrenz	15,000	—	—	—	6,592	60	Erledigt
G. R. 10. III. 24	Tessenberg, Neubauten	100,000	—	37,813	20	37,813	20	In Ausführung
G. R. 10. III. 24	Bern, path. und pharm. Institute: a) Altbau, Instandstellung	58,000	—	29,578	20	29,578	20	fertig
	b) Alt- und Neubau, Mobiliar und Appa- rate	89,000	—	42,920	75	42,920	75	»
	Total	4,174,690	—	709,502	90	3,136,310	30	

1. Schulhäuser und Anstalten von Gemeinden und Korporationen.

Für 59 Schul-, 5 Anstalts- und Spitalgebäude sind für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität und des Armenwesens Neu- und Umbauprojekte und Abrechnungen begutachtet worden.

Wir verweisen hier darauf, dass das Hochbauamt sich mit Platzfragen und Projekten für Schulhäuser und Anstalten der Gemeinden und Korporationen nur als Kontrollstelle zu befassen hat. Die Bauberatung, die Projektverfassung sowie die Bauleitung sind Aufgaben, die den privaten Architekten zufallen müssen, und Beispiele aus letzter Zeit, wie das Schulhaus in Kernenried, Wahlen (Amt Laufen), in Wyden oder Rothenbaum und andere zeigen, dass es unter denselben Vertrauensleute gibt, die befähigt sind, zweckmässige Schulhäuser in heimatlicher, schöner Bauweise zu erstellen. Allerdings sind dabei die vom Kanton aufgestellten Normalien für den Schulhausbau vom 10. September 1920 zu berücksichtigen. Auch müssen die Projekte den zuständigen Staatsbehörden nicht erst zur Subvention eingereicht werden, nachdem mit der Ausführung schon begonnen wurde, denn ein solches Vorgehen ist unstatthaft und zieht die Nichtsubventionierung der bezüglichen Arbeiten nach sich.

2. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne usw.

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 und den Mitbericht anderer mitbeteiligter Verwaltungen folgende derartige Gemeindeerlasse:

Rüedtligen-Alchenflüh, Brienz, Bolligen und Heimberg, Baureglemente;

Epiquerez, Fahy, Eschert, Brienz, Biglen und Wasen, Wasserreglemente;

Lengnau, Siselen, Kallnach und Biglen, Elektrizitätsreglemente;

Zollikofen und Roggwil, Verordnungen betreffend Beitragspflicht der Grundeigentümer an öffentliche Weg- und Platzanlagen und Abänderung der Baureglemente; Brugg, Reglement über Jauche- und Schüttsteinwasserabläufe und Düngergruben;

Steffisburg, Kehrsatz, Ostermundigen, Zollikofen, Laupen, Hilterfingen, Biel, Muri, Rüegsauschachen, Langenthal, Interlaken, Alignementspläne.

Auf die Wichtigkeit und Notwendigkeit der Alignementspläne sowie der Bau- und andern Reglemente ist schon in frühern Berichten hingewiesen worden. Nicht

selten werden ungenügende Vorlagen zur Genehmigung eingesandt. Es ist zuzugeben, dass es nicht so leicht ist, solche zu bearbeiten. Die Verhältnisse sind ja überall verschieden und wollen berücksichtigt sein. Gerade deswegen wurde das materielle Baupolizeirecht nicht kantonal geordnet, sondern in § 18 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 den Gemeinden überlassen. Es ist aber sehr angezeigt, dass diese ihre Erlasse noch im Entwurf dem betreffenden Regierungsstatthalter und der Baudirektion vor der definitiven Behandlung zur Durchsicht einsenden.

3. Hochbaupolizei.

Nachgenannte Baupolizeigeschäfte wurden gemäss § 13 des Baudekretes vom 13. März 1900 durch Regierungsratsentscheid erledigt:

Bern, Gymnasium-Neubau; Bewilligung zur Abweichung von der Vorschrift betreffend Fassadenhöhe.

Bern, Pavillonweg, Autogarage Biedermann; Bauabschlag und Rekursabweisung;

Interlaken, Bauvorhaben G. Häslar; Abweisung des Rekurses M. Häni gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters.

Vom Bundesgericht wurden folgende zwei staatsrechtliche Rekurse im Sinne des Regierungsrates entschieden: Bern, Rekurs Schelble gegen die Genehmigung des Alignementsplanes für die hintere Lorraine;

Bern, Rekurs Wanzenried gegen die Baubewilligung für das Bauvorhaben W. Eichenberger in der Länggasse.

Verschiedene andere Baupolizeigeschäfte wurden gemäss § 11, Alinea 1, des Baudekretes vom 13. März 1900 durch Direktionsentscheid erledigt.

Im Frühjahr, wenn die Baugesuche gewöhnlich anhängig gemacht werden, langen solche Geschäfte ziemlich zahlreich ein. Obschon oft nicht von grosser Wichtigkeit, verursachen dieselben verhältnismässig viel Aktenstudium und Zeitversäumnis. Es ist wünschbar, dass die Gemeindebehörden soviel wie möglich versuchen, in den Verhandlungen gemäss § 9 des Baudekretes vom 13. März 1900 vorhandene Differenzen gütlich beizulegen. Solches dürfte bei allseitig gutem Willen noch in vielen Fällen möglich sein.

D. Strassenwesen.

A. Strassenunterhalt, Budgetkredit X E 1—5. Budget und Rechnung stellen sich wie folgt:

	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wegmeisterbesoldungen . .	2,015,000.—	2,015,010.—
2. Ordentlicher Unterhalt, Material und Arbeiten	1,000,000.—	999,974.01
3. Wasserschaden und Schwellenbauten.	250,000.—	349,978.65
4. Brandversicherung hölzerner Brücken, Magazine etc. . .	2,300.—	2,154.96
5. Automobilbetrieb	30,000.—	30,000.—
Total	3,297,300.—	3,397,117.62

Mehrausgaben Fr. 99,817.62 — Kosten per km Strasse Fr. 1550.

Die *Überschreitung auf Art. 3* rührt noch von frühern Wasserschäden und ungenügenden Krediten her. Es hatte unter den vielen ältern Objekten mehrere grössere Posten, wie Beatenbergstrasse, Adelbodenstrasse und andere über den ganzen Kanton verteilt. Die bis in den Spätherbst hinein nasse Witterung von 1924 brachte ziemlich viel neue, doch nicht sehr grosse Schadenereignisse. Auffallend waren im Frühjahr zahlreiche Blähungen und Wasseraufstösse in verschiedenen Strassen, speziell im Mittelland und Emmental, wie sie sonst nicht beobachtet worden sind. Dieselben führten da und dort zu nicht geringen kostspieligen Entwässerungen und Konsolidierungsarbeiten.

Die Baudirektion erstattete der Finanzdirektion zuhanden des Regierungsrates über die ganze Sachlage auf E 3 einen eingehenden Bericht und erhielt unter Vorbehalt der spätern Genehmigung des Grossen Rates die Ermächtigung, den Kredit um Fr. 100,000 zu überschreiten. Die Baunotwendigkeiten auf dieser Rubrik stehen in engem Zusammenhang mit den Witterungsverhältnissen sowie mit Gewässeranschwellungen im Bereiche der Strassen, lassen sich deshalb nicht immer dem Budget anpassen. Die Mehrausgaben sind daher erklärlich und begründet.

Die *Länge der Staatsstrassen* betrug auf Ende 1924 zusammen 2,193,368 m; diejenige der in Frage kommenden *Gemeindestrassen* 548,186 m, total 2,741,824 m. Die Verminderung in der Länge der Staatsstrassen gegenüber dem Vorjahr (2,195,603 m) resultiert aus der Abtretung eines Stückes der Biel-Bözingen Strasse an die Gemeinde Biel, eines Strassenstückes an die Gemeinde Burgdorf und von zwei Stückchen an Langenthal, sowie aus dem Strassentausch Bern-Hinterkappelen mit den Gemeinden Bern und Wohlen.

Ein beschlossener Strassentausch Uetligen-Halenbrücke-Herrenschwanden ist pro 1924 noch nicht in Kraft getreten; ebenso nicht Vinelz-Fofern.

Die Rubrik *Wegmeisterbesoldungen* umfasst Oberwegmeister und Wegmeister, und zwar für die eigenen Strassen des Staates wie für die von ihm nach Gesetz vom 20. November 1892 durch Wegmeister bedienten wichtigen Gemeindestrassen IV. Klasse. Inbegriffen sind auch die Vergütungen für Werkzeug.

Der *ordentliche Strassendienst* wurde von 23 Oberwegmeistern (Aarwangen/Wangen infolge Demission Lerch vakant, Münster durch A. Lardon neu besetzt) und von 545 Wegmeistern (12 weniger als im Vorjahre) besorgt. Von den Wegmeistern waren, nach wöchentlichen Arbeitstagen gerechnet, 399 Wegmeister I. Klasse, 61 II., 39 III., 36 IV., 8 V. und 2 VI. Klasse. Von den Ferien abgesehen, ergeben sich daraus rund 154,200 Arbeitstage. Umgerechnet macht dies rund 500 Wegmeister I. Klasse und eine durchschnittliche Bezirkslänge von 5480 m. Die wirklichen Bezirkslängen sind aber ungleich gross, sie sind kleiner bei den Staatsstrassen als bei den Gemeindestrassen, weil bei letztern die Kiesrüstungen wegfallen; sodann bestehen Ungleichheiten zwischen den einzelnen Strassen je nach Verkehrsfrequenz und Strassenbeschaffenheit. Die Wegmeister der untern Klassen mit weniger als 6wöchentlichen Arbeitstagen finden sich hauptsächlich in den Berggegenden.

Auf die *Gemeindestrassen IV. Klasse* entfallen von der Gesamtausgabe auf der Rubrik E 1 rund Fr. 300,000.

Den mit besonderem Arbeitsleistungen bei Strassenwalzungen, Steinbrecherei, Teerungen und dergleichen ausserhalb ihres Strassenbezirks noch beschäftigten Wegmeistern werden entsprechende Zulagen und Reiseentschädigungen ausgerichtet. Tüchtige Dienstleistungen werden durch Verabfolgung von Gratifikationen belohnt; ungenügende mit Entlassung bestraft.

Zehn Oberwegmeister versehen zugleich das Amt eines Schwellenmeisters (Oberland, Mittelland und Emmental). Um den Oberwegmeistern zu ermöglichen, ihren durch den grösseren Verkehr gesteigerten Obliegenheiten besser nachzukommen, ist ihnen der Gebrauch eigener Motorvelos oder Kleinautos gestattet worden, an deren Amortisation und Betriebskosten der Staat angemessene Entschädigungen ausgerichtet (Regierungsratsbeschluss vom 4. Juni 1924).

Die *Rubrik E 2, Strassenunterhalt im engern Sinne*, umfasst alle Ausgaben für nötige Hilfsarbeiten, für den Ankauf von Kies und Kiesgruben, Kiesrüstungen durch Hilfsarbeiter und Fuhren, Unterhalt der Kunstbauten, wie Durchlässe, Brücken, Schalen, Schranken sowie Strassenwalzungen, soweit der Kredit dafür ausreichte und nicht der Automobilsteuerertrag dafür in Anspruch genommen wurde. Die Brücken sind alle auf ihren Zustand und ihre Tragfähigkeit gründlich untersucht und, wo nötig, instandgestellt und eine Anzahl verstärkt worden, letzteres auf Neubaukredit. Viele Kiesrüstungen und Entwässerungsarbeiten usw. wurden zur Beschaffung von Arbeitsgelegenheit zur Winterszeit ausgeführt, wofür Subventionen gewährt worden sind.

Gleich anfangs 1924 unterbreitete die Baudirektion den Oberbehörden ein vollständiges Programm über die Verwendung der Budgetkredite. Darin figurierten für Rechnung der Rubrik E 2 Strassenunterhalt: Franken 435,600 für Walzungen und Fr. 544,400 für übrige Arbeiten. Diese Summen wurden angemessen unter die fünf Oberingenieurkreise verteilt, Fr. 20,000 blieben vorläufig in Reserve und kamen später zur Verwendung. Das Programm ist mit kleinen Abänderungen, welche sich im Laufe des Jahres aufdrängten, richtig durchgeführt worden. Die hier verbotenen Walzarbeiten betrafen mit wenig Ausnahmen Strassenstrecken, die nicht den Hauptdurchgangsstrassen angehören. Für letztere wurde ein eigenes Programm aufgestellt, von dem hiernach noch die Rede sein wird. Im übrigen wird auf die Zusammenstellungen über Walzungen usw. verwiesen.

Das Walz- und Teerungsprogramm ist schon frühzeitig auch der Obertelegraphendirektion zugestellt worden, damit sie bei Ausführungen von Kabelleitungen darauf Rücksicht nehme. Die Strasse hat dem Verkehr zu dienen und ist nicht angelegt worden, um Kabelleitungen aufzunehmen. Müssen aber solche dennoch ausgeführt werden, so soll das geschehen vor dem Ausbau der Fahrbahn. Die aufgebrochene Strasse ist selbstredend vom Beschädiger wieder richtig instandzustellen. Die Obertelegraphendirektion zeigt aber wenig Verständnis hinsichtlich der erforderlichen Wiederherstellung der Strassen, welche wir in einer Weise ausgeführt haben müssen, dass nicht nachträglich Setzungen und Beschädigungen stattfinden. Verhandlungen darüber sind noch im Gange und die Baudirektion wird alles daran setzen, dass die Interessen der Strasse auch nach

dieser Richtung hin durch genügende Entschädigungsleistungen doch noch besser gewürdigt werden.

Ein höchst wichtiger Punkt im Strassenunterhalt bildet die sofortige Wiederherstellung aller kleinen Schäden, weil sich solche sonst gleich vergrössern und dann mehr Kosten verursachen. Deswegen werden Wegmeisterequipen zusammengestellt und mit entsprechender Ausrüstung speziell zu solchen Reparaturen ausgeschiedt.

Leider werden die Strassen auch sonst noch viel zu wenig geschont, besonders seitens des Lastautos, und es hält schwer, solche Missbräuche abzustellen oder entsprechend Entschädigung zu erlangen.

Auch die Automobilposten nützen sie in einem Masse ab, dass Entschädigungsleistungen wohl gerechtfertigt wären. Auf bezügliche Anstrengungen hin ist schliesslich in Aussicht genommen, dass vom Benzinzoll etwas den Kantonen abgegeben werden soll. Auch militärische Versuchsfahrten haben die Strassen geschädigt; Vergütungen waren aber leider nicht erhältlich.

Grundbedingung für eine gute, haltbare Strassenanlage bildet ein solider, trockener Unterbau. Ist der natürliche Unterbau an sich fest und trocken, so ist ein besonderes künstliches Steinbett weniger notwendig. Neben der Art und Grösse des Verkehrs und der topographischen Lage der Strasse kommt der natürlichen Bodenbeschaffenheit grosse Bedeutung zu, wo dieselbe ungünstig, ungenügend ist, muss eben künstlich verbessert werden. Für die Wahl des Belages, für den es nun schon sehr viele verschiedene Systeme gibt, spielen auch die Gefälls- und Witterungsverhältnisse stark mit. Die Bausysteme und Baumaterialien sind noch keineswegs für alle Fälle und Einzelheiten genügend abgeklärt und festgelegt, Vor allem muss in jedem Fall auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.

Schon im letzten Jahresbericht hat sich die Baudirektion ausführlich über die heutigen Anforderungen an den Strassenunterhalt und dessen Durchführung ausgesprochen. Derselbe bildet mit dem *rationellen Ausbau* der Strassen, der halbwegs zwischen Unterhalt und Neubau steht, eine der wichtigsten technisch-wirtschaftlichen Fragen der Gegenwart und ist überall Gegenstand eingehender Studien und Versuche. Alle interessierten Baubehörden und Strassenbaufachmänner beschäftigen sich mit ihr. Mit Unterstützung des Bundes, der Kantone, von Korporationen und Privaten ist in Zürich eine Zentralstelle zur Förderung des Strassenwesens mit eigener Fachschrift errichtet worden, welche gute Aufklärungs- und Vermittlungsarbeit leistet. Praktische Arbeit und eigene Erfahrung aber werden allein den Erfolg sichern.

B. Ausserordentliche Aufwendungen aus dem Ertrag der Automobilsteuer. Laut Abrechnung des Automobilbureaus betrug der Ertrag pro 1924 zugunsten der Baudirektion Fr. 1,505,597.25; mit dem Aktivvortrag von 1923 von Fr. 346,674 standen somit zur Verfügung Fr. 1,852,271.25
Ausgegeben wurden für Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen abzüglich Einnahmen » 2,692,583.20
Somit Mehrausgaben Fr. 840,311.95

welche wie folgt gedeckt werden:

Ausstehende Rückvergütung des Bundes für Kabelgraben	Fr.	90,000. —
Aus dem nachgesuchten Spezialkredit des grossen Rates	»	750,311. 95
<i>Tota! wie oben</i>	Fr.	840,311. 95

Diese Verwendungen beziehen sich in der Hauptsache auf die *Hauptdurchgangsstrassen*. Sie setzen sich zusammen aus:

Beiträgen an Gemeinden für Staubbekämpfung (Bespritzungen)	Fr.	52,013. 45
Ausbauarbeiten und Verbreiterung von Strassen, Beschotterungen und Walzungen	»	2,281,818. 28
Teerungen, Spramexierungen	»	313,899. 02
Avistafeln für Strassen und Brücken	»	13,254. 60
Beitrag an die Zentralstelle für Strassenwesen	»	1,620. —
Verschiedenes	»	29,977. 85
<i>Reinausgaben des Staates</i>	Fr.	2,692,583. 20

Die Rohausgaben betragen Fr. 2,916,591. 45; denselben standen an Einnahmen gegenüber Fr. 224,008. 25, bestehend aus Beiträgen der Arbeitsämter und der Gemeinden, der letztern gemäss Art. 4 des *Beschlusses des Grossen Rates vom 10. März 1924*. Dieser Beschluss lautet:

1. Das dem Grossen Rate zum Ausbau eines kantonalen Strassennetzes der Hauptdurchgangsstrassen für den Automobilverkehr unterbreitete Gesamtprogramm wird gutgeheissen.

2. Es wird der Baudirektion zur Durchführung des dahierigen beschleunigten Arbeitsprogrammes für die Jahre 1924/26 auf Vorschussrechnung ein Spezialkredit von Fr. 1,500,000 bewilligt.

3. Dieser Vorschuss muss aus den Erträgen der Automobilsteuer verzinst und innert einem Zeitraume von zehn Jahren, berechnet vom 1. Juli 1924 ab, vollständig amortisiert werden.

4. Von den im Programm vorgesehenen Teerungen in den Ortschaften haben die betreffenden Gemeinden die Hälfte der Kosten zu tragen und ebenso die Stellung und Zufuhr des für die Walzungen nötigen Wassers zu übernehmen.

5. Dieser Beschluss gilt nur für den Fall, dass die vom Regierungsrat beantragte Erhöhung der Automobilsteuer in Kraft tritt.

Letzteres ist geschehen und damit der Beschluss in Kraft getreten. Da diese Frage des Ausbaues der Hauptdurchgangsstrassen bereits im Jahre 1923 Gegenstand von Verhandlungen war, wurde ihrer auch schon im letztjährigen Verwaltungsbericht eingehend Erwähnung getan. Deshalb wird sie hier nur soweit berührt, als sie sich im Berichtsjahr formell ausgewirkt hat.

Wie aus den Verwendungen des bis dahin höchsten Autosteuerertrages ersichtlich, hat der Beschluss schon ausgiebig Verwendung gefunden. Trotz dem meist ungünstigen Wetter sind die teils schon im Vorjahr in Behandlung genommenen wichtigen Strassenzüge Neuenstadt-Biel-Lengnau, Bern-Thun-Gunten und Bern-Zü-

rich (Murgenthal) durch Trockenlegung und Einwallung, genügende Beschotterung und nachherige Teerung richtig hergestellt worden und auch andere Strassen wurden verbessert, so dass ein bedeutender sichtbarer Fortschritt verzeichnet werden kann.

Bei den Arbeiten an den Strassen Bern-Thun und Bern-Murgenthal haben sich die schon erwähnten Schwierigkeiten mit der eidgenössischen Telegraphenverwaltung eingestellt. Diese nahm vorangehend und gleichzeitig Kabellegungen vor und daraus ergaben sich Differenzen über die Vergütung der dahierigen Wiederherstellungskosten, welche erst 1925 ihre Erledigung finden werden. Obgleich die Aufrechterhaltung des Verkehrs den Gang der Arbeiten ungünstig beeinflusste, wurde von der Strassensperre nur im Notfall Gebrauch gemacht.

Eine andere Schwierigkeit haben verschiedene Gemeinden bereitet, indem sie sich weigerten, die ihnen nach dem erwähnten Art. 4 des Grossratsbeschlusses vom 10. März zufallenden Leistungen für die Ortsdurchfahrten zu übernehmen. Diese Leistungen sind aber im Grossen Rat begründet und beschlossen worden. Die Gemeinden haben ein grosses Interesse an der guten Herstellung solcher Ortsdurchfahrten und die verlangte Leistung ihrerseits ist angesichts der grossen Aufwendungen des Staates für sein eigenes ausgedehntes Strassennetz, das er sonst ganz einzig unterhält, wohl gerechtfertigt.

C. Strassen- und Brückenneubauten und Korrekturen, Budgetkredit X F 1 und 2. Budget und Rechnung stellen sich wie folgt:

	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Ausgeführte und im Bau befindliche Bauten	250,000. —	250,000. 10
2. Vorschussamortisation F 2	100,000. —	100,000. —
Total	350,000. —	350,000. 10

Einzelheiten sind aus der Zusammenstellung auf Seite 207 ersichtlich.

Die Rechnung F 1 setzt sich aus 62 Bauobjekten zusammen, wovon 41 Staats- und 21 Gemeindestrassen betreffen, welche in der Hauptsache seit 1920 beschlossen worden sind. Für die Staatsstrassen wurden Franken 165,779. 35, für Gemeindestrassen Fr. 84,820. 75 ausgegeben, total wie oben Fr. 250,000. 10.

Neue Baubeschlüsse erfolgten für Fr. 208,500. Grosse Bauten finden sich nicht darunter. Wohl wären noch viele Baubedürfnisse zu befriedigen, aber es muss mit neuen Bewilligungen zurückgehalten werden, bis die alten Belastungen beseitigt sein werden.

Dem auf Ende 1924 bestehen noch *unerledigte Verpflichtungen* von Fr. 525,000, welche sich aus beschlossenen, aber noch nicht ausgeführten oder unbezahlten Bauten ergeben.

Der *Amortisationskredit F 2* von Fr. 100,000 ist zu Abschreibungen auf 5 Vorschussposten verwendet worden.

Auf *Vorschussrechnung* wurden für 9 Objekte Fr. 613,589. 20 ausgegeben.

Im ganzen sind somit für das Strassenwesen verausgabt worden:

a) Ordentlicher Unterhalt aus Budgetrubrik E 1—5	Fr. 3,397,117. 62
b) Staubbekämpfung, Walzungen, Teerungen usw. aus Autosteuer	» 2,692,583. 20
c) Neubauten und Korrekturen auf Budget F 1	» 250,000. 10
d) Vorschussamortisation aus Budget F 2	» 100,000. —
e) Neubauten und Korrekturen aus Vorschussrechnung	» 613,589. 20
Total	<u>Fr. 7,053,290. 12</u>

Automobilverkehr.

Auf Ende des Jahres gab es im Kanton Bern 4686 Personen- und Lastautomobile, 2916 Motorfahräder und 131,241 Velos. Diese Zahlen zeigen, welchen Umfang dieser Verkehr angenommen hat. Diese Entwicklung veranlasste die Behörden zum Erlass der im Abschnitt Gesetzgebung angeführten neuen Erlasse vom März und Oktober 1924. Im übrigen mussten wie früher schon, aus besonderen Gründen für einzelne Strassen Fahrverbote und Beschränkungen sowie spezielle Fahrvorschriften herausgegeben werden, was auf Grund des Konkordatsdekretes und der zugehörigen Vollziehungsverordnung dem Regierungsrat zusteht. Diese Ausnahmeverordnungen sind auch 1924 ab 1. Mai vom eidgenössischen Polizeidepartement für die Zeitdauer eines Jahres in einer gedruckten offiziellen Zusammenstellung verarbeitet worden, welche allen Interessentenkreisen gegen Bezahlung zur Verfügung gehalten wird. Sie betreffen hauptsächlich oberländische Strassen, welche dem freien Fahrverkehr nicht gewachsen sind. Für die Grimsel- und die Adelboden-Strassen bestehen besondere Fahrvorschriften. Die schweizerische Verkehrszentrale hatte angeregt, den Verkehr über alle Alpenstrassen bezüglich Fahrordnung, Kontrollstellen und Gebühren einheitlich zu regeln, allein es kam darüber nicht zur Einigung. Für die Grimselstrasse hat sich Bern aber mit Wallis auf zwei Kontrollstellen in Innertkirchen und Gletsch geeinigt. Der Verkehr war bedeutend und wickelte sich reibungslos und ohne Unfall ab. Die Strasse ist mit erheblichen Kosten verstärkt und teilweise verbreitert worden.

Seitdem die Grimselstrasse fahrbar ist (1895) konnte sie in 11 Fällen zwischen dem 9. und 15. Juni, in 3 Fällen zwischen dem 16. und 20., in 12 Fällen zwischen dem 20. und 30. Juni und in 4 Fällen erst im Juli geöffnet werden, 1924 am 23. Juni. Die Kosten des Schneebruches und der Öffnung der Strasse sind je nach den Schneemassen und Lawinen sehr verschieden, bei frühzeitiger Eröffnung natürlich entsprechend grösser; früher einmal haben sie sogar, wegen grossem Lawinenschaden, Fr. 26,700 betragen. Eine frühzeitige Eröffnung ist unter diesen Umständen nicht wirtschaftlich, deshalb hat man sich später mit den zuständigen Bundesbehörden dahin geeinigt, dass die Öffnung den Witterungsverhältnissen entsprechend erfolgen solle. Ein Gesuch um Bundesunterstützung ist erfolglos geblieben.

Neue konzessionierte Automobilkurse sind 1924 entstanden zwischen Spiez, Krattigen und Aeschi (Genossenschaft) und in Bern (Gemeinde) von Bern nach Bümpliz und Ostermundigen, wofür bezüglich der Stras-

senbenützung besondere Abkommen abgeschlossen wurden.

Strassenpolizei.

Gestützt auf Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion 52 Baubewilligungen für Gebäudeneu- und -umbauten an öffentlichen Strassen und Wegen. Eine Bewilligung wurde erteilt für Steinsprengungen. Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für 6 Dünger- und Jauchegruben, 3 Lastwagen, für 1 Steinbruch, 2 Löscherätschaftsmagazine, 1 Autoschuppen und für 11 kleinere Anlagen. 21 Bewilligungen wurden erteilt für Wasser- und Gasleitungen und 13 für Kabelleitungen.

Es macht sich allzu häufig das Bestreben geltend, Gebäulichkeiten näher als im gesetzlichen Abstand an die Strassen heranzubauen oder zu erweitern. Im Interesse der letzteren darf dies nur zugegeben werden, wenn eine wirkliche Baunotwendigkeit besteht und kein anderer Ausweg möglich ist, wie es Alinea 2 von Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes vorsieht. Das Lichtprofil der Strassen muss nach jeder Richtung möglichst frei bleiben, einerseits wegen der ungehinderten Abwicklung des Verkehrs, andererseits wegen der durch die Bebauung eintretenden Beschattung der Strasse und Erschwerung eines guten Unterhaltes. Bauvorhaben, welche in die Bauverbotzone öffentlicher Strassen eingreifen, müssen daher immer gründlich auf ihre Notwendigkeit geprüft und können nur bei ausnahmsweisen Verhältnissen bewilligt werden. Bei jeder sich bietenden Gelegenheit, speziell nach Hausbränden und baulichen Änderungen, müssen womöglich Verbesserungen erzielt werden.

In neuerer Zeit sind es namentlich *Autogaragen*, welche an die Strasse herangestellt werden wollen, die aber gerade mit ihrem Betrieb für den Verkehr gefährlich sind. Eine andere Neuerung bilden die *Benzintanks*, welche jetzt überall an Strassen und Wegen aufgestellt werden und entweder durch die damit verbundene zeitweise Aufstellung der Autos an oder auf der Strasse verkehrsstörend wirken oder durch aufdringliche grelle Farbe und unschöne Formen das ästhetische Gefühl verletzen. Die Direktion des Innern hat durch öffentlich publizierte Verfügung vom 17. November für die Anlage gewisse gewerbepolizeiliche Ordnungsvorschriften aufgestellt und die Baudirektion für die Aufstellung an Strassen die Erteilung strassenpolizeilicher Bewilligungen vorgeschrieben.

Ein noch vielfach vorhandener Übelstand ist die Verunreinigung der Strassen durch *Düngerstätten und Jaucheaussläufe*. Im Jura, speziell im Amt Pruntrut, sind in dieser Hinsicht während und nach der Grenzbesetzung lobenswerte Verbesserungen gemacht worden, und es ist wünschenswert, dass solche überall angestrebt und vorgenommen werden, da für die Strassen wie für die anliegenden Besitzungen nur Vorteile daraus erwachsen.

Elenfalls unliebsam sind für den Strasseneigentümer die Benützigungen der Strassen zur *Einlegung von Leitungen* aller Art. Die Schädigung der Strasse und die Benachteiligung des Verkehrs sind unso bedeutender, wenn sie gewalzte und geteerte Strassen betreffen oder zeitlich mit der Ausführung solcher Ar-

beiten zusammenfallen. Die Baudirektion hat daher die bezüglichen Bewilligungsbedingungen verschärft und verlangt richtige Wiederherstellung der Strassen.

Zu erwähnen ist endlich in diesem Zusammenhang auch die *Verkehrspolizei*. Immer mehr nimmt der moderne Schnell- und Schwerverkehr der Motorfahrzeuge überhand; aber auch dem Fuhrwerk und dem Fussgänger soll das ihnen gebührende Recht auf die Strasse zukommen. Die früher einfachen Verhältnisse sind komplizierter geworden und erfordern entsprechende Anpassung der Verkehrsvorschriften.

Neben der äusserlichen polizeilichen Regelung kommt aber unstreitig der innern Einstellung eines jeden Strassenbenützers im Sinne eines verständigen und rücksichtsvollen Gebrauches der gegebenen Freiheiten grösste Bedeutung zu. Die Selbstdisziplin bleibt auch hier das Ideal, dem jedermann nachstreben sollte.

Strassen- und Wegreglemente.

Vom Regierungsrat ist auf Antrag der Baudirektion und auf Grund von Art. 20 des EG zum ZGB bzw. § 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 folgenden Vorlagen die Genehmigung erteilt worden:

Bern, Verordnung betreffend Bau und Unterhalt von Privatstrassen und deren Abtretung an die Gemeinde. La Ferrière, Reglement betreffend Öffnung der Strassen und Wege im Winter.

Wegreglemente der Gemeinden Affoltern, Uttigen, Hindelbank, Montsevelier, Trimstein.

Graben, Strassen-, Gemeindewerk- und Grubenreglement.

Für die Polizeidirektion und Gemeindedirektion wurden verschiedene Polizei- und Gemeindewerkreglemente begutachtet.

Was zum Abschnitt Baureglemente, Alignementspläne usw. gesagt ist, gilt auch für Strassen- und Wegreglemente. Die dahingehenden Vorschriften betreffen oft beide Gebiete. Sie haben ihre gesetzliche Grundlage zum Teil im Gemeindegesetz vom 9. Dezember 1917, Art. 3 und 4, sowie in § 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894, teils mehr auf privatrechtlichem Boden in den Art. 20 und 83 des EG zum ZGB, sofern nicht Gemeinden selbst, sondern Genossenschaften in Frage kommen. Es ist auch hier zweckmässig, wenn solche Reglemente vor ihrer definitiven Behandlung den zuständigen Oberbehörden zur Durchsicht unterbreitet werden.

Strassenwalzungen 1924.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Schotter und Sandmaterial			Materialkosten		
		Menge m ³	per m Strasse	per m ² Strasse	Fr.	Rp.	per m ³ Material
133,888	763,667	79,723	0,57 m ³	0,104 m ³	1,020,968	50	Fr. 12. 80

Walzungskosten				Leistung der Walze pro Stunde			Gesamtkosten							
Walz- stunden	Kosten	Hilfs- arbeiten	Total	per m Strasse	per m ² Strasse	per m ³ Material	m Strasse	m ² Strasse	m ³ Material	Fr.	Ct.	per m Strasse	per m ² Strasse	per m ³ Material
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						Fr.	Fr.	Fr.
39,235	394,456. 20	244,928. 25	639,384. 45	4. 78	0. 84	8. 03	3,41	19,45	2,03	1,660,352	95	12. 40	2. 17	20. 83

Strassenteerungen 1924.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Teerverbrauch			Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m ² Strasse	Total	per m Strasse	per m ² Strasse	Gemeinden	Staat
		Kg.	Kg.	Kg.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
145,972	793,793	1,525,138	10,45	1,82	597,605. 30	4. 09	— . 75	106,973. 75	490,631. 55

Strassen-Spramexierungen 1924.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Spramex-Verbrauch			Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m ² Strasse	Total	per m Strasse	per m ² Strasse	Gemeinden	Staat
		Kg.	Kg.	Kg.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
34,221	182,817	329,752	9,64	1,80	210,214. 20	6. 13	1. 15	59,448. 45	150,792. 75

Arbeiten aus dem Ertrag der Automobilsteuer.

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Staatsstrassen, Staubbekämpfung, Beiträge an Gemeinden.	—	—	52,013	45
Teerungen im IV. Oberingenieurkreis pro 1923	—	—	388	30
» » V. » » 1923	2,391	45	20,793	70
» » I. » » 1924	14,205	90	56,738	20
» » II. » » 1924	21,276	30	102,656	15
» » III. » » 1924	9,383	75	27,959	55
» » IV. » » 1924	34,176	40	82,661	70
» » V. » » 1924	11,741	55	101,343	52
» Delsberg-Angenstein	—	—	14,533	25
Teerungen, Walzungen und andere Arbeiten	—	—	3,443	05
Asphaltierung Höhweg in Interlaken	—	—	28,000	—
Schönbühl-Hellsau, Walzung	392	85	—	—
Biel-Pieterlen-Lengnau, Walzung	325	50	5,648	40
Oberhofen-Gunten, Rieder-Örtli, Walzung	—	—	1,409	05
Merligen, Walzung	—	—	84	65
Zweisimmen, Walzung	—	—	330	60
Biel-Sonceboz, Walzung	—	—	30,128	75
Kirchenfeldbrücke-Burgernziel, Walzungen pro 1923.	—	—	473	25
Holligen-Köniz, Pflästerung.	—	—	1,435	65
Bern-Muri, Pflästerung	4,665	15	—	—
Biel-Neuenstadt, Ausbau	3,810	95	152,701	20
Biel-Lengnau, Ausbau	3,598	80	102,713	84
Biel-Lyss-Bern, Ausbau	14,271	—	284,088	22
Attiswil-Dürnmühle, Ausbau	3,617	60	106,957	85
Zollikofen-Bäriswil, Ausbau	7,153	—	83,208	57
Bäriswil-Herzogenbuchsee, Ausbau	11,029	05	259,039	30
Herzogenbuchsee-Murgenthal, Ausbau	—	—	260,955	10
Bern-Dornhalden, Ausbau	9,895	55	380,484	55
Dornhalden-Thun, Ausbau	10,383	55	232,989	70
Oberhofen-Gunten, Ausbau	46,800	—	46,766	25
Gunten-Merligen, Ausbau	—	—	360,000	—
Cornol-les Rangiers, Ausbauarbeiten	—	—	6,958	70
Allmendingen-Rubigen, Entwässerung	—	—	30,002	70
Mühledorf-Thurnen, Umbauarbeiten	500	—	1,515	—
Soyhières-Pleigne, Umbauarbeiten	—	—	6,046	90
Linde-Thörishaus, Umbauarbeiten	—	—	2,500	—
Beurnevésin-Pfetterhausen, Verbesserung	—	—	10,000	—
Bern-Bolligen, Erweiterung Wegmühle	—	—	380	—
Warnungstafeln für Strassen und Brücken	14,389	90	27,644	50
Zentralstelle für das Strassenwesen, Beitrag	—	—	1,620	—
Automobil- und Motorradausrüstung.	—	—	24,140	95
Personalentschädigungen	—	—	3,000	—
Zinsen für Mehrausgaben	—	—	2,836	90
Autosteuer, Ertrag.	1,852,271	25	—	—
Saldo-Vortrag auf Autosteuer	840,311	95	—	—
Total	2,916,591	45	2,916,591	45

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten.
Budgetkredit F 1 Fr. 250,000.

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Bewilligter Staatsbeitrag		Datum der Bewilligung	Rein- ausgaben 1924		Gesamte Rein- ausgaben bis Ende 1924		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a) Staatsstrassen.											
Zweisimmen-Lenk, Korrektion	10,000	—	6,000	—	16. XII 1921	4,430	45	8,230	45	—	—
Ortschwaben-Aarberg, Korr. zu Ortschw. .	1,900	—	1,000	—	2. III. 1923	1,000	—	1,000	—	—	—
Cornol-les Rangiers, Korr. zu «Chételat» .	36,000	—	30,800	—	16. II. 1921	164	25	30,104	90	—	—
Pruntrut-Alle, Korrektion zu Alle	33,400	—	13,275	—	28. IX./7. XI. 22	* 1,520	10	12,424	35	850	65
Alle-Cornol, Brückenbau in Cornol	1,500	—	1,500	—	23. VI. 1923	1,500	—	1,500	—	—	—
Thörishaus-Neuenegg, Korr. in Neuenegg .	23,700	—	8,295	—	8. XII. 1922	2,000	—	4,560	—	3,735	—
Unterseen-Brienz, Asphaltierung Höhweg	280,000	—	28,000	—	7. II. 1923	3,000	—	13,000	—	15,000	—
Pruntrut-Fontenais, Brückenumbau in Fontenais	1,635	—	1,635	—	19. II. 1924	1,658	45	1,658	45	—	—
Münster-Tavannes, Brückenumbau bei Bé- vilard	2,000	—	2,000	—	23. XI. 1923	1,965	—	1,965	—	—	—
Vicques-Mervelier, Korrektion	110,000	—	44,000	—	16. XII. 1921	1,536	—	34,140	—	9,860	—
Münsingen-Dornhalden, Korr. in Münsing.	1,000	—	1,000	—	29. I. 1924	944	50	944	50	—	—
Saanen-Gstaad, Korrektion	15,000	—	10,500	—	28. IX. 1922	11,802	55	12,070	50	—	—
Cornol-les Rangiers, Korrektion	9,500	—	9,500	—	9. XI. 1923	7,800	—	7,800	—	—	—
Aarberg-Busswil und Aarberg-Täuffelen, Brückenreparaturen	4,100	—	4,100	—	18. VI. 1924	4,014	25	4,014	25	—	—
Verstärkungen hölz. Brücken im I. Kreis	43,000	—	43,000	—	19. XII. 1923	43,039	35	43,039	35	—	—
Unterseen-Beatenberg, Korr. im Kienberg	46,000	—	23,000	—	30. XII. 1924	151	05	151	05	22,848	95
Zweisimmen-Lenk, Umbau Bettelriedbach- brücke	4,700	—	4,700	—	30. XI. 1923	3,903	70	3,903	70	796	30
Aeschi-Oberönz-Bollodigen, Brückenum- bau	5,000	—	5,000	—	15. VIII. 1924	4,422	—	4,422	—	—	—
Ausserkrankenhaus-Bolligen, Erweiterung Wegmühle	—	—	380	—	29. VIII. 1924	380	—	380	—	—	—
Worb-Höchstetten, Brückenumbau zu Biglen	11,000	—	7,000	—	2. IX. 1924	7,000	—	7,000	—	—	—
St. Johansenbrücke, Instandstellung . .	30,000	—	15,000	—	1925	813	—	813	—	14,187	—
Zweisimmen-Lenk, Umbau Zelgbachbrücke	2,100	—	2,100	—	30. XI. 1923	1,241	90	1,241	90	858	10
Bern-Aarberg, Halenbrücke u. Zufahrten	745,000	—	455,300	—	24. IV. 1911/26. V. 1913	492	75	451,690	60	3,609	40
Gstaad-Lauenen, Korr. i. d. Enge, Projekt	800	—	800	—	4. VII. 1924	295	80	295	80	504	20
Unterseen-Beatenberg, Umbau Lombach- brücke	4,255	90	4,255	90	2. V. 1924	4,264	70	4,264	70	—	—
Trachselwald-Sumiswald, Korrektion . .	1,440	—	1,440	—	18. VI. 1924	1,171	55	1,171	55	—	—
Aarebrücke zu Büren, Verstärkung . . .	9,500	—	9,500	—	24. VI. 1924	9,465	90	9,465	90	—	—
Saugern-Angenstein, Kleinpfläst. Laufen .	8,800	—	4,400	—	18. VI. 1924	4,400	—	4,400	—	—	—
Frutigen-Adelboden, Verbesserungen . .	3,000	—	3,000	—	23. IX. 1924	3,001	55	3,001	55	—	—
Thun-Amsoldingen, Korrektion und Ka- nalisation in Thun	176,000	—	35,200	—	20. IX. 1922	4,500	—	19,064	80	15,635	20
Biglen-Eglispor, Verbreiterung Biglen- rohr	14,500	—	9,800	—	7. XI. 1924	8,512	30	8,512	30	1,287	70
Thun-Uetendorf, Verbreiterung Uetendorf	2,100	—	2,100	—	12. VIII. 1924	1,910	30	1,910	30	—	—
Glovelier-St. Brais, Herstellungen	2,000	—	2,000	—	25. XI. 1924	1,990	90	1,990	90	—	—
Pruntrut-Courgenay, Trottoir in Pruntrut	6,500	—	850	—	5. V. 1922	850	—	850	—	—	—
Thun-Gunten, Korrektion in Gunten . . .	10,000	—	10,000	—	7. XI. 1924	10,000	—	10,000	—	—	—
Reuchenette-Sonceboz, Korrektion	16,500	—	14,000	—	25. XI. 1924	14,000	—	14,000	—	—	—
Linde-Thörishaus, Umbau Stadtbachunter- führung	—	—	2,500	—	4. VII. 1924	2,500	—	2,500	—	—	—
Develier-les Rangiers, Verbesserungen . .	3,000	—	3,000	—	25. XI. 1924	2,968	75	2,968	75	—	—
Pruntrut-Scholis, Brücke zu Charmoille .	2,000	—	2,000	—	25. XI. 1924	1,983	—	1,983	—	—	—
* Einnahmen. Übertrag	1,676,930	90	821,930	90		173,553	85	732,433	55	89,172	50

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Bewilligter Staatsbeitrag		Datum der Bewilligung	Reinausgaben 1924		Gesamte Reingaben bis Ende 1924		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	1,676,930	90	821,930	90		173,553	85	732,433	55	89,172	50
Thierachern-Blumenstein, Korrektio n Blumenstein	1,400	—	1,400	—	18. VII. 1924	1,355	50	1,355	50	—	—
Delsberg-Courrendlin und Chéte latkehre, Korrektio						* 9,130	—				
b) Gemeindestrassen.	1,678,330	90	823,330	90		165,779	35	733,789	05	89,172	50
Dorfstrasse Mürren, Korrektio n	75,000	—	10,050	—	29. I. 1920	1,821	40	8,223	60	—	—
Thörigen-Homberg-Spych, Neuba u	170,000	—	30,000	—	19. XII. 1923	4,000	—	4,000	—	26,000	—
Wynigen-Breitslohn, Neubau II. S.	62,000	—	11,160	—	7. II. 1923	4,000	—	4,000	—	7,160	—
Schafhausen-Ebenlang, Neubau	60,000	—	6,000	—	16. XII. 1921	4,112	30	4,112	30	1,887	70
Hasle-Biembach-Lauterbach, Neuba u	110,000	—	19,800	—	16. II. 1923	6,000	—	6,000	—	13,800	—
Tramelan-Genève, Korrektio n	90,000	—	13,500	—	7. II. 1923	4,000	—	4,000	—	9,500	—
Metzerlen-Burg-Biederthal, Korrek tio	40,500	—	14,800	—	30. XI. 1923	5,216	55	5,216	55	9,583	45
Gambach-Hirschhorn, Neubau	143,000	—	14,300	—	18. IX. 1922	8,587	95	13,952	80	—	—
Walkringen-Schlattacker, Neuba u	136,000	—	20,400	—	16. XII. 1921	6,397	35	13,393	45	27,006	55
Schächli-Schönbrunnen, Neuba u	153,000	—	22,950	—	29. V. 1923	5,000	—	10,113	80	12,836	20
Oberscherli-Niederscherli, Neuba u	107,000	—	16,050	—	7. II. 1923	3,000	—	3,047	10	13,002	90
Bern-Köniz, Korr. Sulgenbach-Lie befeld	171,000	—	77,000	—	16. XI. 1914	5,000	—	5,000	—	72,000	—
Spirchen-Schächli-Littewil, Neuba u	80,987	—	20,250	—	29. V. 1923	4,500	—	4,543	80	15,706	20
Oberbütschel-Niederbütschel, Neuba u	68,500	—	25,800	—	12. X. 1920	2,959	—	25,800	—	—	—
Guggisberg-Ryffennatt, Korrek tio	95,000	—	14,250	—	15. XII. 1922	3,615	—	14,250	—	—	—
Riedtwil-Thörigen, Brückenumbau	3,100	—	3,100	—	20. XI. 1923	2,013	75	2,013	75	—	—
Lauterbrunnen-Mürren, Korrek tio	12,000	—	1,200	—	12. V. 1921	1,200	—	1,200	—	—	—
Diemtigen-Horboden, Korrek tio	125,000	—	18,750	—	5. V. 1922	4,700	—	10,710	—	8,040	—
Grosse Scheidegg, Sicherungen im Sägi bach	18,000	—	3,600	—	11. XI. 1921	2,200	—	2,200	—	1,400	—
Biberen-Ferenbalm, Jerisberg, Kor rektio	15,000	—	3,000	—	20. XI. 1923	2,472	20	2,472	20	—	—
Schwarzenegg-Eriz, Korrektio, Projekt	—	—	3,425	25	24. XI. 1924	3,425	25	3,425	25	—	—
Total	1,735,087	—	349,385	25		84,220	75	147,674	60	197,923	—
	1,678,330	90	823,330	90		165,779	35	733,789	05	89,172	50
a und b ergeben für Rubrik X F 1	3,413,417	90	1,172,716	15		250,000	10	881,463	65	287,095	50

* Einnahmen.

Verwendung der Vorschussamortisation F 2. Fr. 100,000
Einnahmen » 3,000
Fr. 103,000

Wide nachstehende Zusammenstellung:

Bauobjekte	Amortisation		Restanz	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Tavannes-Fuet-Bellelay, Korrek tio	31,082	85	—	—
Vieques-Mervelier, Korrek tio	18,620	95	—	—
St. Ursanne-Ocourt, Korrek tio Bellefontaine	31,332	20	—	—
Alte Hinterkappelenbrücke	18,607	13	—	—
Biel-Lyss-Bern, Korrek tio	3,356	87	34,936	73
Total	103,000	—	34,936	73

E. Wasserbau. (Budget G 1—5.)

Budget und Rechnung stellen sich wie folgt:

	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden u. Korporationen . . .	320,000. —	319,395. 40
2. Vorschussamortisationen . . .	100,000. —	100,000. —
3. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister . . .	8,500. —	7,353. 65
4. Juragewässerkorrektio: Unterhalt.	75,000. —	74,995. 70
5. Juragewässerkorrektio: Schwellenfondsäufnung.	40,000. —	40,000. —
Total	543,500. —	541,744. 75

Die Ausgaben unter 1. verteilen sich auf 80 verschiedene Rechnungsposten, wie sie in der Zusammenstellung auf Seite 211 angegeben sind. Ausserordentliche Wasserstände und Schadenereignisse haben trotz der grösstenteils nassen Witterung nicht stattgefunden; nur die Beatenbergbäche, der Birrengraben und der Sundgraben sowie der Wetterbach bei Kandersteg haben infolge Gewitter Hochwasser und schwerem Schaden verursacht. Sonst ist meist an altbeschlossenen Bauten weitergearbeitet worden, und zwar eigentlich erstmals seit dem Kriege normal nach Bedürfnis und finanziellen Mitteln. Eine grosse Anzahl Bauten waren noch zur Arbeitsbeschaffung eingeleitet worden; in der Hauptsache Unternehmungen von Gemeinden oder Schwellengenossenschaften mit Subventionen von Bund und Kanton. Der Staat ist nur an einzelnen Gewässern schwellenpflichtig (Aaresehlen Interlaken und Thun, Aare zu Aarberg, Sense zu Neuenegg, Emme zu Rüderswil) sowie da, wo er mit Strassen Gewässer kreuzt oder der Länge nach berührt.

Neue Baubeschlüsse erfolgten im Berichtsjahr für Fr. 155,945, darunter als grösstes Objekt die Korrektio der Aare bei der Saanemündung, Grossratsbeschluss vom 12. Mai 1924. Trotzdem in den letzten Jahrzehnten viel Wasserbauten ausgeführt wurden, warten immer noch einige dringliche Projekte auf Subventionierung, so die Limpbachkorrektio, die Verbauung des Wetterbaches bei Kandersteg und andere.

Der budgetierte Amortisationsbetrag von Fr. 100,000 ist zu Vorschussabtragungen von je Fr. 50,000 für die Korrektio des Leugenenbaches und des Stegmattkanals verwendet worden.

Auf Vorschussrechnung sind Fr. 69,688. 70 ausgegeben worden.

Aus unerledigten Baubeschlüssen bleiben auf Ende 1924 noch Verpflichtungen im Betrag von Fr. 1,950,000.

Wie letztes Jahr muss auch jetzt wieder darauf hingewiesen werden, dass der Erhaltung der einmal ausgeführten Bauten alle Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, da sonst leicht grosser Schaden entstehen kann, den die Schwellenpflichtigen selbst tragen müssten. Die Bundesbehörden haben sich schon verschiedentlich veranlasst gesehen, diesbezüglich Aussetzungen zu machen. Vom Bund sind dem Kanton

Bern für vier Unternehmen (Kanderkorrektio bei Winnis, Aarekorrektio bei der Saanemündung, Verbauung der Rothachen, Korrektio der Langeten bei Huttwil) Subventionen von zusammen Fr. 250,693 zugesichert und an Beiträgen gestützt auf früher bewilligte Subventionen Fr. 669,205. 94 ausbezahlt worden. Er hat noch Verpflichtungen gegenüber dem Kanton für früher subventionierte, aber noch nicht ausgeführte Bauten im Betrage von Fr. 2,271,305. 62.

In der Maisession des Grossen Rates wurde von Grossrat H. Siegenthaler folgende Motion gestellt:

«Der Regierungsrat wird eingeladen zu untersuchen und dem Grossen Rat Bericht und Antrag zu stellen, wie die Abflussverhältnisse des Thunersees verbessert werden können, um eine raschere Absenkung des Wasserstandes bei Hochwasser zu ermöglichen, damit den fast alljährlich wiederkehrenden Überschwemmungen und grossen Schädigungen der Ufergebiete wirksam vorgebeugt werden kann.»

Der Baudirektor hat dieselbe in der Herbstsession nach bezüglicher Begründung durch den Motionär gleich beantwortet. Die künstliche Einleitung der Kander mit Simme im Jahre 1814 in den Thunersee hat neben sehr grossen Vorteilen auch den Nachteil gehabt, dass dem durch Abschwemmungen noch verkleinerten Seebecken sehr viel grössere Wassermengen neu zuflossen, welche naturgemäss höhere Wasserstände brachten, denen das Abflussvermögen der Aare bei Thun nicht gewachsen war. Spätere Flussbettvertiefungen und Verbreiterungen brachten Besserung, aber nicht in wünschbarem Masse. Im Berichtsjahr traf es sich, dass grossenteils Hochwasser, und dann im Winter infolge trockener Witterung Niederwasserstand eintraten, nach beiden Richtungen ziemliche Extreme. Die Baudirektion hat diesen Verhältnissen schon lange ihre Aufmerksamkeit geschenkt und Untersuchungen angestellt; sie wird zu gegebener Zeit auch entsprechende Vorschläge einbringen. Es handelt sich dabei um eine sehr wichtige Angelegenheit, mit grossen Auswirkungen sowohl bezüglich der Abflüsse als der Wasserkraftnutzungen. Die verschiedenen, ungleichartigen Interessen müssen nach Gebühr allgemein wirtschaftlich berücksichtigt werden.

Aehnlich liegen die Verhältnisse am Bielersee mit dem Ausbau der Juragewässerkorrektio. Auch dort gehen die Hoch- und Niederwasserstände noch zu sehr auseinander, so dass eine zweite Korrektio, eine Verbesserung der ersten, notwendig ist, worüber hiernach besonders berichtet wird.

Juragewässerkorrektio.

a) Unterhalt der Korrektio I. Der zur Verfügung stehende Schwellenfonds betrug auf 1. Januar 1924 Fr. 746,511. 98, auf 1. Januar 1925 Fr. 752,170. 55, somit Zunahme Fr. 568. 57. Die Ausgaben betragen Fr. 74,995. 70, die Einnahmen Fr. 80,654. 27 (inklusive Budgetposten G 5 Fr. 40,000 und Zins Fr. 35,459. 32). Ohne den budgetmässigen Zuschuss von Fr. 40,000 wäre somit eine Verminderung entstanden. Um in absehbarer Zeit den gesetzlichen Zustand herbeizuführen, wäre eine Erhöhung des Zuschusses notwendig.

Die grösste Ausgabe verursachten Landentschädigungen für Uferabschwemmungen bei Aeh und Leuzigen (zirka Fr. 45,000). Definitiv ist damit nur eine

richtige Regelung der Besitzverhältnisse erreicht; die Sicherung muss mit der Gesamtkorrektion erstellt werden.

Die Reinigung der Binnenkanäle erfolgt zur Zufriedenheit.

In Erlach wurde die Ufersicherung fertig erstellt. Zwischen Vinelz und Lüscherz dauern die Uferabbrüche fort. Es ist zu bedauern, dass die Landbesitzer tatenlos zusehen. In Nidau wurde ein Stück Uferböschung mit Abpflasterung versehen.

Die provisorische Instandstellung des Nidauwehres im Jahre 1923 hat sich soweit bewährt. Das neue Wehr ist aber dringend nötig.

b) Neuordnung, Korrektion II. Bei Beginn des Jahres waren die Seestände ziemlich hoch, sanken aber gleichmässig bis zum Frühjahr, und der Bielersee erreichte dann den tiefsten vorgesehenen Niederwasserstand. Infolge Schneeschmelze und Regen trat trotzdem und trotz offenem Wehr in Nidau im Mai/Juni ein intensives Hochwasser ein, welches Überschwemmungen mit grossem Schaden verursachte. Dieser Schaden erstreckte sich auf das ganze Gebiet der Juragewässerkorrektion von Yverdon und Avenches bis zum Bielersee. Im Herbst waren die Seestände umgekehrt zu niedrig, so dass die Schifffahrt gehindert wurde. Die Unmöglichkeit, mit dem baufälligen Wehr den See künstlich aufzustauen, hatte dann weiter zur Folge, dass kein Wasser akkumuliert werden konnte und so trat, trotz Niederschlägen im November, schon am Neujahr 1925 bei sehr niederen Wasserständen bei den Kraftwerken unterhalb Nidau Wasserknappheit ein. Das Jahr 1924 war somit für alle Interessenten der Juragewässerkorrektion nur mit Schaden verbunden und zeigte jedenfalls mit aller Klarheit, dass eine weitere Korrektion dringlich ist.

Die Beratung über die verschiedenen Projekte liegt vor der interkantonalen technischen Kommission. Es handelt sich heute nur noch um das Projekt 1921 der bernischen Baudirektion, wozu das eidgenössische Wasserwirtschafts-Amt zwei Abänderungsvarianten vorgeschlagen hat, welche beide eine Verbilligung vorsehen durch Reduktion des maximalen Hochwasserabflusses bei Nidau. Prinzipiell kann derselbe etwas reduziert werden, doch kaum sehr weit, denn dadurch würde der Hochwasserraum oft beansprucht, und die Forderungen der Landwirtschaft würden nicht voll befriedigt werden. Es ist hier also noch ein Mittelweg zu suchen. Die eine Variante sieht unterhalb Büren keine Korrektion vor und will die Durchstiche der Flusskrümmungen auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Grossschifffahrt verschieben; die Grenzenebene soll künstlich entwässert werden. Diesem Vorschlag werden weder Solothurn noch Bern zustimmen können. Für Bern ist eine rationelle Flusskorrektion von Büren bis Solothurn sehr wichtig und eine andere Lösung nicht annehmbar.

Die übrigen Fragen des Projektes sind meistens spruchreif oder schon entschieden, so betreffend die Seehöhen und die Kosten für die Anpassung der Seeufer an das neue Regime. Die Nutzenberechnung ist

in Arbeit soweit die Kommission darüber zu entscheiden hat; speziell der Nutzen für die Kraftwerke wird untersucht. Es bleibt noch zu entscheiden über den Abflusskanal von Nidau bis Solothurn und über den Kostenanschlag.

Für die Wehranlage in Nidau ist die Planaufgabe durchgeführt und mit der Stadt Biel die Frage der Beeinflussung der dortigen Kanalisation behandelt und abgeklärt. Das neue Wehr ist die dringendste Arbeit, deren Durchführung wenn möglich schon vor der Gesamtbeschlussfassung erfolgen sollte.

Im Zusammenhang mit dem Wehr wird auch die Frage der sofortigen Erstellung der Schifffahrtsschleuse zu prüfen sein, wodurch die Schifffahrtsstrasse von Yverdon bis Solothurn auch gleich nutzbar würde.

Die interkantonale technische Kommission wird ihren Bericht wohl im Jahre 1925 abgeben können, so dass alsdann an die Finanzierung des Werkes herangetreten werden kann.

Schwellenreglemente und Kataster wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Huttwil, Bachpolizeireglement.

Saanen, Grubenbächli- oder Rumpferengrabenmoderation; Nachtrag III.

Simme am Gwatt zu Zweisimmen, Reglement und Kataster, Revision.

Wetterbach zu Kandersteg, Reglement und Kataster.

Fallbach zu Blumenstein und Pohlern, Reglement; Revisionsnachtrag.

Krattiggraben in den Gemeinden Spiez und Krattigen, Reglement und Kataster.

Die Bemerkungen im letzten Jahresbericht betreffend Ordnung der Schwellenpflicht werden hier in Erinnerung gerufen. Die Frage der Schwellenpflicht und die Aufstellung bezüglicher Reglemente bietet für Gebiete mit Wildwassern meist grosse Schwierigkeiten. Deswegen wird ihre reglementarische Ordnung oft viel zu lange unterlassen und erst vorgenommen, wenn grössere Verbauungsarbeiten notwendig werden. Als dann sind gewöhnlich die Schwierigkeiten noch grösser. Es ist deshalb ratsam, rechtzeitig an die reglementarische Ordnung der Verhältnisse im Sinne des Gesetzes zu schreiten, und zwar so, dass sie, wie es der Art. 12 des WG will, für alle Beteiligten erträglich gestaltet werden.

Unter *öffentliche Aufsicht gestellt* wurde gemäss § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857: Der Kaltbach und Sulzigraben in den Gemeinden Eriz und Horrenbach-Buchen.

Wasserbaupolizei. Der Regierungsrat bewilligte gemäss Art. 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 die Einführung von 3 Kanalisationsleitungen in öffentliche und unter öffentliche Aufsicht gestellte Privatgewässer, 13 Überbrückungen bzw. Überbauungen und 2 Kiesgewinnungsanlagen. Die Baudirektion erteilte 7 Bewilligungen für Holzflössungen, 6 für Einführung von Abwasserleitungen und 2 für kleinere Bauanlagen.

Wasserbauten. Budgetkredit G 1, Fr. 320,000.

Gegenstand	Devisierte Baukosten	Bewilligter				Datum der Beschlüsse		Zahlungen pro 1924			
		Bundesbeitrag		Kantonsbeitrag		Bund	Kanton	Bund		Kanton	
		%	Summe	%	Summe			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.											
Thun und Unterseen, Aareschleusen, Unterhalt	5,000	—	—	—	—	—	—	—	—	3,867	15
Verschiedene Kosten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,304	30
b. Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.											
Sensekorrektur Schwarzwasser-Saane	980,000	40	392,000	35	344,415	21. XI. 1906	18. II. 1907	14,745	80	10,456	35
Brienz, Lamm- und Schwandenbachkorrektur IV	125,000	40	50,000	40	50,000	19. III. 1920	12. VI. 1912	20,500	—	24,654	50
Emmekorrektur Kemmeriboden-Kantonsgrenze	4,557,700	—	—	—	—	—	4. X. 1920	35,450	—	80,168	90
Simmekorrektur am Gwatt zu Zweisimmen	410,000	30	122,000	25	102,500	21. X. 1921	16. XII. 1921	44,400	—	55,031	25
Gürbeverbauung im Gebirge	125,000	40	50,000	35	43,750	29. VI. 1915	11. III. 1918	—	—	360	—
Schüsskorrektur Renan-Sonvilier	7,000	20	1,400	70	4,900	Arbeitsamt	1. XII. 1922	5,479	20	5,428	05
Wydenbachkorrektur zu Worb	75,743	36	27,297	20	15,150	25. X. 1921	15. XII. 1921	4,617	—	12,555	90
Wetterbachverbauung zu Kandersteg, Projekt	1,200	—	—	100	1,200	—	30. XI. 1923	—	—	1,197	75
Dorf- und Brühlbachkorrektur zu Schüpfen	83,000	33 1/3	27,700	25	20,750	13 IX. 21. X. 20	11. X. 1920	13,700	—	21,450	—
Aarekorrektur Gürbe-Felsenauwehr	1,283,000	40	513,200	30	389,400	27. IX. 1910	26. IX. 1910	—	—	4,000	—
Trub und Zuflüsse, Verbauung	635,000	40	254,000	30	190,500	10. 21. X. 1906	18. II. 1907	—	—	2,155	65
Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	52,000	40	20,800	30	15,600	25. VII. 1911	19. IX. 1911	7,000	—	15,837	75
Grüneverbauung Sumiswald-Lützelflüh	125,000	40	50,000	30	37,500	30. VII. 1913	17. XI. 1913	600	—	3,000	—
Grünekorrektur, Lützelflüh	135,000	33 1/3	45,000	22	29,850	17. I. 1922	18. IX. 1922	8,000	—	11,000	—
Jegenstorfbachkorrektur	37,000	33 1/3	19,000	25	14,250	7./25. I. 1921	2. III. 1921	—	—	3,600	—
Zinggengrabenverbauung, Trub	70,000	40	28,000	30	21,000	6. IX. 1921	21. XI. 1921	2,900	—	4,400	—
Ortbachgrabenverbauung, Trubschachen	50,000	29	14,334	25	12,500	25.V./10. VI. 21	16. II. 1921	—	—	1,000	—
Urtenenkorrektur, I. Teil	150,000	33 1/3	50,000	25	37,500	11. VII. 1919	29. IX. 1919	9,688	80	15,688	80
Urtenenkorrektur, II. Teil	118,000	33 1/3	39,334	25	29,500	26. XI. 1920	2. III. 1921	10,000	—	15,400	—
Kienbach im Kiental, Ausräumung	12,500	30	3,750	20	2,500	1./8. IX. 1923	23. XI. 1923	3,350	30	5,583	80
Schüsskorrektur Courtelary, III	206,000	33 1/3	68,667	25	51,500	11. XI. 1921	15. XII. 1921	15,000	—	15,000	—
Sulgenbachkorrektur, Bem.	264,000	25	66,000	25	66,000	8. XII. 1914	7. V. 1915	10,050	—	14,050	—
Fontenaisbachkorrektur	54,000	25	13,500	25	13,500	15. VIII. 1921	11. XI. 1921	—	—	4,500	—
Doubskorrektur zu St. Ursanne	169,000	33 1/3	56,334	25	42,250	9. VIII. 1921	16. XII. 1921	15,000	—	16,250	—
Birskorrektur zu Tavannes	285,000	25	71,250	25	71,250	3. V. 1921	16. XII. 1921	18,000	—	22,000	—
Tramekorrektur zu Tramelan-dessus	158,000	25	39,500	25	39,500	15. IV. 1919	26. V. 1919	—	—	3,236	30
Badrybachkorrektur, Münster	60,000	25	15,000	25	15,000	30. VIII. 1913	17. XI. 1913	—	—	2,571	90
Courtételle, Bachkorrektur	62,000	25	15,500	25	15,500	25. XI. 1921	18. IX. 1922	7,054	15	10,054	15
Sornelkorrektur Delsberg, I und II	158,000	33 1/3	52,670	25	39,500	19. IV. 1921	16. XII. 1921	15,000	—	19,500	—
Cornolbachkorrektur Cornol-Alle	215,000	33 1/3	71,667	25	53,750	28. VI. 1921	16. XII. 1921	20,000	—	24,000	—
Allainekorrektur zu Alle	173,000	25	43,250	25	48,250	3. IV. 1922	18. IX. 1922	12,500	—	17,493	30
Übertrag	10,861,143		2,146,153		1,818,765			297,573	25	439,795	80

¹⁾ Andere Einnahmen.

Bauten und Eisenbahnen.

Gegenstand	Devisierte Baukosten	Bewilligter				Datum der Beschlüsse		Zahlungen pro 1924			
		Bundesbeitrag		Kantonsbeitrag		Bund	Kanton	Bund		Kanton	
		%	Summe	%	Bund			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	10,861,143		2,146,153		1,818,765			297,573	25	439,795	80
Allainekorrektion zu Pruntrut, II	414,000	28½	118,333	25	103,500	3. XII. 1921	15. XII. 1921	35,000	—	39,000	—
Saane-korrektion Laupen-Oltigen	150,000	33½	50,000	30	45,000	22. II. 1916	3. IV. 1916	8,000	—	12,000	—
Lombachverbauung zu Unterseen	90,000	40	36,000	40	36,000	27. VI. 1911	20. XI. 1911	—	—	1,560	45
Dürnbachzuflüsse bei Bowil, Verbauung	120,000	40	48,000	25	30,000	25. XI. 1919	29. I. 1920	3,400	—	5,400	—
Zäzibach bei Zäzivil, Verbauung	85,000	40	34,000	25	21,250	13. IV. 1918	9. VII. 1918	1,500	—	3,500	—
Saane Laupen-Oltigen, Hochwasserdamm	150,000	33½	50,000	30	45,000	22. II. 1916	3. IV. 1916	10,000	—	25,889	—
Boécourtbachkorrektion zu Bascourt, I.	120,000	33½	40,000	25	30,000	22. XI. 1921	15. XII. 1921	10,000	—	13,000	—
Lüsselkorrektion zu Brislach	15,000	19	2,860	20	3,000	22. II. 1921	17. X. 1923	—	—	1,500	—
Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	78,000	33½	26,000	20	15,600	28. III./10. IV. 23	29. V. 1923	—	—	42	75
Saane-korrektion Gstaad-Gsteig	30,000	40	12,000	30	9,000	28. II./14. III. 19	15. IV. 1919	5,040	—	2,667	15
Kapf-bachverbauung zu St. Stephan	122,000	40	48,800	30	36,600	27. I. 1921	16. II. 1921	10,000	—	21,052	25
Höhl- und Lenzigengraben zu Zäzivil	22,000	33½	7,330	16.6	3,650	21. V. 1918	5. XI. 1918	—	—	1,248	75
Alpbachverbauung zu Meiringen	125,000	40	50,000	33½	41,667	30. IX. 1910	28. XI. 1910	3,220	—	5,620	—
Emme Utzenstorf, Spermauer Emmenhof	29,200	25	7,300	25	7,300	11./18. VI. 1919	19. VIII. 1919	—	—	2,672	75
Engstligenzuflüsse oberhalb Frutigen	67,000	25	16,500	37½	25,125	28. IV./16. V. 22	18. IX. 1922	18,285	—	12,200	35
Burgerengrabenverbauung, Signau	10,100	20	2,020	20	2,020	28. II./8. III. 22	28. III. 1922	121	40	1,148	45
Birskorrektion zu Zwingen	46,000	33½	15,330	33½	15,330	12. VI. 1899	12. IX. 1899	326	50	1,957	95
Hasleaare Meiringen-Brienzersee, Unterhalt	6,100	—	—	33½	2,030	—	4. I. 1917	—	—	1,978	15
Englerbachverbauung zu Meiringen	33,000	25	8,250	25	8,250	9./18. IX. 1919	17. X. 1919	4,783	—	5,083	—
Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp	150,000	33½	50,000	30	45,000	9. III. 1920	4. X. 1920	9,632	31	13,992	31
Aare Gürbe-Dählhölzli, Nachsubvention	150,000	33½	50,000	25	38,000	30. X. 1917	9. VII. 1918	—	—	3,000	—
Wangen-Wangenried-Bachkorrektion	225,000	33½	75,000	25	56,250	11. VII. 1922	14. IX. 1922	25,000	—	33,000	—
Dorfbachkorrektion zu Oberviehtrach	54,000	25	13,500	20	10,800	31. VII. 1920	15. XI. 1920	1,635	85	1,635	85
Engstligen- und Allenbachverbauung, Adelboden	266,000	40	106,400	25	26,500	25. X. 1921	18. IX. 1922	18,000	—	29,482	95
Sagibachverbauung zu Stechelberg	20,000	30	6,000	25	5,000	23./29. III. 1921	12. V. 1921	—	—	2,526	—
Kurzneigraben Wasen-Hintersattel	125,000	40	50,000	30	37,500	30. V. 1913	26. VI. 1913	1,330	—	2,330	—
Dorfbachkorrektion Münsingen	14,000	30	4,200	20	2,800	10. I. 1923	23. VI. 1923	3,506	40	5,506	40
Leugenenkorrektion Bözingen-Pieterlen	642,000	40	256,800	30	192,600	17. V. 1920	20. IV. 1920	—	—	9,000	—
Stegmattenkanal Brüttelen, Korrektion	313,000	40	125,000	30	94,000	25. IX. 1919	17. IV. 1920	—	—	4,000	—
Sornekorrektion zu Delsberg, III	228,000	25	57,000	25	57,000	8. XI. 1921	12. IX. 1922	15,000	—	19,037	30
Hasleaare, Hebung der Hirsibücke	7,000	—	—	—	4,350	19./26. I. 1920	9. IV. 1920	2,300	—	3,644	15
	15,000		2,300								
Launenbach bei Launen	31,000	30	9,300	25	7,750	6./18. I. 1923	23. V. 1923	—	—	3,148	65
Mühlebachverbauung, Brienz	35,000	30	10,500	25	8,750	2./8. II. 1923	29. V. 1923	6,000	—	14,466	90
Lauterbrunnen, Bachverbauungen, I.	125,000	40	50,000	35	43,750	20. X. 1915	11. III. 1918	8,600	—	20,664	15
Glyssibachverbauung, Schwanden	20,000	40	8,000	25	5,000	4./13. II. 1923	14. III. 1922	4,300	—	6,950	—
Grünekorrektion Wasen-Riedboden	124,000	40	49,600	30	37,200	29. IX. 1905	2. X. 1906	—	—	2,420	65

Alpbachverbauung Meiringen-Hasleberg, III	54,000	33 1/3	18,000	20	10,800	14.XI./5.XII.22	6. VI. 1923	5,100	—	8,207	25
Aarekorrektio Runtigen-Aarberg	830,000	40	332,000	34	281,500	17. VI. 1907	20. I. 1908	9,586	—	26,135	05
Turbachverbauung, Saanen, Ausbau	110,000	40	44,000	25	27,500	17. X. 1922	14. V. 1923	—	—	188	35
Kalberhöribachverbauung, Saanen.	100,000	40	40,000	noch nicht bewilligt	17. X. 1922	—	—	—	—	129	05
Lenk, Innerer Seitenbach, Unterlauf.	147,000	40	58,800	20	29,400	9. III. 1923	13. XI. 1920	—	—	745	70
Wärgisthalbachverbauung, Grindelwald.	110,000	40	44,000	20	22,000	8. IX. 1922	6. X. 1922	6,600	—	15,910	25
Trub und Zuflüsse, Verbauung II	183,000	33 1/3	61,000	25	45,750	6. IX. 1921	16. XII. 1921	4,200	—	6,700	—
Aare Schützenfahr-Elfenau, Schwellenbauten	—	—	—	—	19,745	—	15. II. 1924	—	—	4,102	80
Gürbekorrektion Belp-Aare, Projekt 1923	99,300	33 1/3	33,100	20	19,860	29. I. 1923	17. VIII. 1923	11,100	—	13,460	—
Aarekorrektio Bodenacker, Muri	422,000	33 1/3	140,667	20	84,800	13. I. 1923	13. XI. 1923	36,000	—	41,000	—
(244,000)				20	2)	48,800					
Engstligenkorrektio Frutigen.	125,000	40	50,000	30	37,500	8./15. IV. 1919	18. IX. 1922	10,000	—	17,019	40
Hasleaare Meiringen-Brienz, Ergänzungen	92,500	40	37,000	30	27,500	8. V. 1906	9. IV. 1920	5,154	23	9,022	53
Allainkorrektio I, Pruntrut	280,000	33 1/3	93,300	25	70,000	23. III. 1921	12. V. 1921	20,000	—	20,000	—
Sundbachverbauung Sundlauenen	70,000	50	35,000	33 1/3	24,600	11. V. 1911	27. IX. 1911	5,735	10	—	—
Sundgrabenverbauung Beatenberg.	14,000	40	5,600	60	8,400	4./10. XII. 1917	19. VII. 1919	5,600	—	—	—
Bundergrabenverbauung Kandergrund, Unterlauf, Projekt III	145,000	40	58,000	30	43,500	13. IV. 1922	22. XI. 1922	10,000	—	10,381	40
Bundergrabenverbauung Kandergrund, Einzugsgebiet, Projekt II.	120,000	40	48,000	30	36,000	10. VII. 1914	3. IV. 1916	8,650	—	8,650	—
Heitibachverbauung Wengi IV	125,000	40	50,000	33 1/3	41,667	16. IX. 1916	21. V. 1917	10,000	—	10,000	—
Kalte Sense bei der Hoflandernbrücke.	105,000	33 1/3	35,000	30	31,500	29. VI. 1920	2. III. 1921	4,880	20	—	—
Schüsskorrektio Courtelary, IV.	174,000	33 1/3	58,000	25	43,500	11. IV. 1922	18. IX. 1922	20,000	—	20,000	—
Erlibachverbauung, Kienthal	40,000	50	20,000	40	16,000	9. VI. 1911	20. XI. 1911	1,195	50	1,118	10
Lauterbrunnen, Bachverbauungen, II	43,000	40	17,200	35	15,050	8. IV. 1917	11. III. 1918	—	—	750	—
Gürbe, Rutschungen am Ziegerhubel	30,000	—	—	100	30,000	—	30.III.21./30.I.22	3) 60	—	—	—
Eistlenbach zu Hofstetten, Flusskarte	1,000	—	—	100	1,000	—	21. VI. 1922	—	—	103	85
Alpbachverbauung zu Hasleberg, II	125,000	40	50,000	30	37,500	23./30. III. 1920	17. V. 1920	—	—	64	30
Total	18,662,343		5,051,353		3,940,419			676,414	74	995,810	14
Total Reinausgaben pro 1924										319,395	40

1) Andere Einnahmen.

2) Vorläufig nur Teil Gemeinde Bern bewilligt.

3) Einnahmen aus Holzverkauf.

Verwendung der Vorschussamortisation X G 2, Fr. 100,000.

Gegenstand	Amortisation		Restanz	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Leugenenkorrektio Bözingen-Pieterlen	50,000	—	50,000	—
Stegmattenkanal Brüttelen, Korrektio	50,000	—	—	—
Total	100,000	—	50,000	—

F. Wasserrechtswesen.

Wie schon im letztjährigen Verwaltungsbericht erwähnt, ist durch Regierungsratsbeschluss vom 8. Januar 1924 dem bestehenden Wasserrechtsamt aus dem bereits reduzierten Personal der Juragewässerkorrektion provisorisch eine *technische Abteilung* angegliedert worden. Die zunehmende Bedeutung der Wasserkräfte zwingt immer mehr dazu, die Ausnützung derselben nach rationalen Grundsätzen zu ordnen und auszugestalten. Dazu sind technische Untersuchungen und Entscheide der Staatsbehörden notwendig; handelt es sich doch um höchst wichtige Staatsgüter, deren Entfaltung und Ausbau im allgemeinen nicht einfach der Privatinitiative überlassen werden kann, sondern vom Staate selbst in richtiger Weise gefördert werden muss. Dazu gehört insbesondere die Aufstellung eines allgemeinen Wirtschaftsplanes, wie ihn das von Grossrat Schürch in der Herbstsession des Grossen Rates vom Jahre 1922 gestellte Postulat im Auge hatte.

Die neue Abteilung, mit Ingenieur A. Peter als Chefbeamter, erhielt folgende Aufgaben zugewiesen:

- a) Die technischen Vorbereitungen zur Aufstellung des Wasserkatasters;
- b) die Regelung des staatlichen Schleusendienstes, gemeinsam mit dem Tiefbauamt;
- c) die Behandlung der Fragen betreffend Wasserkraftnutzung;
- d) die Behandlung der Fragen betreffend Grossschiffahrt;
- e) die vorbereitenden Massnahmen zur Aufstellung eines kantonalen Wasserwirtschaftsplanes;
- f) die Behandlung der Fragen der zweiten Juragewässerkorrektion gemäss Verordnung vom 21. Oktober 1919;
- g) allfällig andere ihr von der Baudirektion übertragene Arbeiten.

Vorläufig wurde die Frage der *Regulierung der Brienzer- und Thunerseen* untersucht und die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass sich ein ganz ansehnlicher Gewinn an Wasserkraft erzielen lässt. Auch die Hochwasserfrage, welche Gegenstand der von Herrn Grossrat Siegenthaler in Thun und neun Mitunterzeichnern eingebrachten und mit dem Verwaltungsbericht der Baudirektion behandelten Motion war, wird sich voraussichtlich gut lösen lassen.

Die rechtlichen Vorarbeiten für den Wasserkataster sind bis auf die neueste Zeit nachgeführt, und gegenwärtig ist ein Register in Bearbeitung, das nach Gewässern, Ortschaften und Firmen geordnet, eine rasche Orientierung ermöglichen wird.

Zur praktischen Vorbereitung des Katasters sind im Berichtsjahre für 12 kleinere Werke oder für Abänderung an solchen *definitive Konzessionen* erteilt worden, welche dem faktischen Zustand der Werke entsprechen. Bis dahin waren vom Erlass des kantonalen Wasserrechtsgesetzes vom 26. Mai 1907 an nur provisorische erteilt worden, weil eidgenössische Vorschriften erwartet wurden, deren Herausgabe sich aber immer wieder verzögerte, zuletzt wegen dringlicheren Arbeiten vorläufig verschoben wurde.

Wo es sich nur um eine Erweiterung oder geringfügige Änderung eines definitiv und einheitlich konzessionierten Werkes handelt, wird von der Ausstellung einer neuen Urkunde Umgang genommen.

So ist im Laufe des Jahres die Anlage der Licht- und Wasserwerke Interlaken am Schiffahrtskanal auf einfache Ergänzungsbewilligung hin so erweitert worden, dass nun bei einer nutzbaren Wassermenge von 23 Sek./m³ bis 900 P. S. erzeugt werden können.

Ähnlich hat das neue Elektrizitätswerk Wynau auf dem linken Aareufer eine Kraftvermehrung erhalten. Die zwei im November 1923 eingebauten und in Betrieb gesetzten Schnellläuferturbinen haben sich so gut bewährt, dass mit dem Einbau von zwei weitem Gruppen begonnen wurde, von denen eine im Dezember 1924 in Betrieb gesetzt werden konnte. Auch bei den Wasserwerken der Stadt Bern an der Matte sind die alten Turbinen durch solche des gleichen Systems wie in Wynau ersetzt worden.

Die übrigen bewilligten Umbauten und Abänderungen betreffen nur kleine Werke.

In zwölf Fällen wurden *Übertragungen* von Wasserrechten angemeldet und genehmigt. In einzelnen Fällen erfolgte die Anmeldung erst auf Mahnung hin und es muss wiederholt werden, dass die Gemeindebehörden, Grundbuchführer und Notare, die Wasserwerkbesitzer darauf aufmerksam machen sollten, dass für Übertragungen die Genehmigung des Regierungsrates gesetzlich vorgeschrieben ist.

Für die Ausführung verschiedener, schon seit längerer Zeit konzessionierten Werke mussten *Fristverlängerungen* bewilligt werden, so den Gemeinden Wilderswil und Gsteigwyler für ihre Projekte an der Lüttschine, den Licht- und Wasserwerken Kandersteg für den Umbau ihres Elektrizitätswerkes sowie der Genossenschaft Stau- und Kraftwerke Emmental für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte der Emme in den Gemeinden Schangnau und Eggwil (Reblochprojekt). Dieses letztere wird kaum je in der vorgesehenen Weise zur Ausführung gelangen. Es werden Studien gemacht für ein kleineres Werk mit geringerer Stauung und kleinerem Überschwemmungsgebiet, wobei die Verbesserung der Wasserführung der Emme, welche allen Werken

bis nach Solothurn hinab zugutkommen und die aufzuwendenden Mittel voraussichtlich reichlich lohnen würde, Hauptzweck wäre.

Gesuche um *Reduktion von Wasserrechtsabgaben* sind weniger zahlreich eingelangt als in früheren Jahren. Es rührt dies daher, dass gemäss Art. 29 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 ein Reduktionsbeschluss auf unbestimmte Zeit statt bloss für ein Jahr erteilt wird, und dass nur bei veränderten Verhältnissen auf denselben zurückzukommen ist.

In bezug auf den *Ausbau der Wasserkräfte* steht zurzeit das Projekt der *Oberhasliwerke* im Vordergrund. Dasselbe ist nun mehrfach durch Expertisen gründlich durchgeprüft worden und ist so abgeklärt und vorbereitet, dass es anfangs 1925 dem Grossen Rat zur Genehmigung und Finanzierung unterbreitet werden kann. Es handelt sich nunmehr um eine dreistufige Anlage, die sich als rationellste Lösung ergeben hat. Das Konzessionsgesuch ist am 10. Oktober 1924 eingelangt und wurde vorschriftsgemäss publiziert und öffentlich aufgelegt. Prinzipielle Opposition wurde nicht erhoben; die Gemeinden Guttannen und Meiringen verlangen bloss vermehrte Sicherung und angemessene Berücksichtigung der Interessen der Landesgegend. Auch die Bundesbehörden, welchen die Beurteilung in bezug auf die zweckmässige Ausnützung der Wasserkräfte zusteht, haben keine Einwendungen erhoben. Die Konzessionserteilung fällt jedoch nicht mehr in das Jahr 1924. Es wird im nächsten Jahre ausführlich darüber zu berichten sein.

Die *Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Simmentals* war Gegenstand neuer amtlicher Verhandlungen über die gesamten Konzessions-, Projekt- und Finanzierungsfragen, um den Boden zur Verständigung zu ebnen. Nebenher gingen technische Untersuchungen, insbesondere über die Verwendungsmöglichkeit bezüglich der Stockensee sowie den Wasserhaushalt des Simmegebietes überhaupt, Faktoren, die noch nicht genügend abgeklärt sind, von denen aber die Ausgestaltung des Gesamtprojektes schliesslich abhängt. Es bedarf noch ganz gründlicher Studien, um eine durchführbare rationale Lösung zu finden, die sich bewährt und nicht Enttäuschungen bringt. Abschliessende Ergebnisse sind noch nicht zu verzeichnen.

Die Verhandlungen mit Frankreich über die *Rechtsverhältnisse und Nutzbarmachung der Wasserkräfte am Doubs* sind noch nicht zum Abschluss gelangt. Der Bundesrat hat Frankreich den schweizerischen Standpunkt erneut dargelegt. Der Kanton Bern kann von der Forderung, dass bei der Ausführung neuer Projekte auf dem linken Ufer die gesamte Wassermenge oberhalb des Eintrittes des Doubs in bernisches Gebiet zurückgeleitet werden muss, nicht abgehen. Für den Fall, dass die Strecke zwischen dem Refrainwerk und Goumois Frankreich zugeschrieben werden sollte, wäre für die schweizerischen Interessen angemessene Entschädigung zu leisten. Um über das Mass derselben den schweizerischen Delegierten die gewünschte Auskunft erteilen zu können, wurden bei den bestehenden Wasserwerken auf bernischem Gebiet, la Goule und Theusseret, Er-

hebungen gemacht, welche eventuell die Grundlage für die Entschädigungsansprüche bilden sollen. Der Kampf wird vom rechtlichen immer mehr auf das technische und wirtschaftliche Gebiet hinübergespielt und in der letzten Zeit sind es besonders zwei grosse schweizerische und französische Finanzgruppen, die ihren Einfluss geltend zu machen versuchen. Die bernischen Behörden können aber von ihrem einmal eingenommenen Rechtsstandpunkt nicht abweichen.

Gesuche um Bewilligung zur *Ausfuhr elektrischer Energie* wurden jeweilen nach den Grundsätzen geprüft, die im letzten Verwaltungsbericht ausführlich dargelegt sind. Gegen Jahresschluss musste übrigens der Kraftexport, um den schweizerischen Bedürfnissen genügen zu können, infolge Wasserknappheit erheblich eingeschränkt werden. Dabei hat es sich deutlich gezeigt, wie notwendig es war, die Ausfuhr nicht bedingungslos, sondern mit angemessener Berücksichtigung des Inlandbedarfes, zu gestatten.

Ableitung von Quell- und Grundwasser. Zur Prüfung des Gesuches für Erweiterung ihrer Quellwasserableitung aus dem Emmental wurde eine Expertenkommission eingesetzt, bestehend aus den Herren Ingenieur A. Peter, Direktor der Wasserversorgung der Stadt Zürich, Prof. Dr. Arbenz in Bern und Nationalrat Freiburghaus in Spengried. Nach der von der Baudirektion vorgelegten Fragestellung werden sich die Experten nicht nur über den voraussichtlichen Einfluss der durch die Stadt Bern geplanten Vermehrung der Wasserentnahme aus dem Quellgebiet bei Aeschau auszusprechen haben, sondern ihre Untersuchungen sollen sich auch darauf beziehen, ob für die Stadt Bern überhaupt die Notwendigkeit der Vermehrung ihrer Wasserzuflüsse besteht und ob das vorliegende Projekt wirtschaftlich gerechtfertigt sei. Anhand dieser Untersuchungen sollen die Experten die Schlussfolgerungen in bezug auf die Anwendung von Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 ziehen.

Da die Untersuchungen zweifellos nicht nur für den vorliegenden Fall von Interesse sein werden, wurden die Experten ersucht, in einem besondern kurzen Bericht die Schlussfolgerungen mitzuteilen, zu welchen sie in bezug auf die Wasserführung der Emme und den Grundwasserstand in den angrenzenden Gebieten gelangen, damit diese Ergebnisse eventuell praktische Verwertung finden können.

Um die den Experten gestellten Fragen gründlich beantworten zu können, mussten noch eingehende Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen der Wasserführung der Emme und dem Grundwasserstand der benachbarten Gebiete angestellt werden. Auch erwiesen sich Pumpversuche als unumgänglich notwendig. Ferner musste die Leistungsfähigkeit der sämtlichen Werke an der Emme und ihren Seitenkanälen bis nach Solothurn hinab genau festgestellt werden.

Alle diese Vorarbeiten, die einen grossen Aufwand von Mühe und Zeit verursachten, sind erst gegen Ende des Jahres zum Abschluss gelangt. Der Expertenbericht selbst steht noch aus.

Generalübersicht der Budgetverwendungen.

	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung	121,150	—	115,012	75	—	—	6,137	25
B. Kreisverwaltung	154,330	—	156,485	85	2,155	85	—	—
C. Staatsgebäudeunterhalt	490,000	—	485,854	55	—	—	4,145	45
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	400,000	—	393,287	85	—	—	6,712	15
E. Strassenunterhalt	3,297,300	—	3,397,117	62	99,817	62	—	—
F. Strassenneu- und umbauten	350,000	—	350,000	10	—	10	—	—
G. Wasserbauten	468,500	—	466,749	05	—	—	1,750	95
H. Wasserrechtswesen	*) 22,840	—	7,328	10	30,168	10	—	—
I. Vermessungswesen	93,015	—	91,907	55	—	—	1,107	45
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen . .	28,730	—	27,524	40	—	—	1,205	60
			5,403,025	—				
abzüglich Einnahmen H.	22,840	—						
Total Reinausgaben	5,380,185	—	5,491,267	82	132,141	67	21,058	85

*) Einnahmen.

Mehrausgaben und Mindereinnahmen Fr. 111,082. 82.

Die Rechnung der drei in obiger Übersicht nicht enthaltenen Spezialkredite «Irrenanstalten», «Automobilsteuer» und «J. G. Korr. Schwellenfonds» stellt sich wie folgt:

	Budget	Verwendungen
	Fr.	Fr.
Irrenanstalten . . .	150,000. —	150,000. 85
Automobilsteuer . .	—	2,692,583. 20
Juragewässerkorrektion	75,000. —	74,515. 70
Total	—	2,917,179. 75

Die Minderausgaben auf der Zentralverwaltung rührt daher, dass auf 1. Januar 1924 das bisher zum

Teil aus dieser Rubrik bezahlte Personal des aufgehobenen Wasserbaubureaus in die vakanten Stellen des Kreisoberingenieurs II übertrat. Dagegen ergaben sich Mehrausgaben bei der Kreisverwaltung.

Die Minderausgabe auf Rubrik C betrifft hauptsächlich Kirchengebäude (Chore), diejenige auf D I resultierte aus einer Ersparnis für Personal. Die Mehrkosten auf Strassenunterhalt betreffen Herstellungsarbeiten infolge Wasserschaden und Schutzbauten an Gewässern.

Die Mehrausgaben bzw. Mindereinnahmen auf Wasserrechtswesen setzen sich zusammen aus einem Minderertrag an Gebühren von rund Fr. 4000 einerseits und aus Mehrkosten der neuen technischen Abteilung gemäss Regierungsratsbeschluss vom 8. Januar 1924, wogegen andererseits das Bureau der J. G. K. reduziert wurde.

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1924		Neue Vorschüsse pro 1924		Amortisation pro 1924		Stand am 1. Januar 1925	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Obligatorische Unfallversicherung	9,182	43	84,597	95	72,751	75	21,028	63
2. Kauttionen für Anlagen Dritter in den Strassen	13,751	25	6,158	10	5,892	75	14,016	60
3. Bern, path. und pharm. Institut, Instandstellung	—	—	29,578	20	—	—	29,578	20
4. Bern, path. und pharm. Institut, Mobilier u. Apparate	—	—	42,921	55	—	—	42,921	55
5. Bern, Kaserne, Einfriedigungsarbeiten	—	—	25,000	—	—	—	25,686	—
6. Langenthal, landw. Schule, Verwaltungsgebäude	—	—	17,434	80	17,434	80	—	—
7. Langenthal, landw. Schule, Lehrgebäude	—	—	101,128	40	101,128	40	—	—
8. Langenthal, landw. Schule, Ökonomiegebäude	—	—	—	—	—	—	—	—
9. Langenthal, landw. Schule, Schweinescheune	—	—	1,743	—	1,743	—	—	—
10. Öschberg, Gartenbauschule, Lehr- und Verwaltungsgebäude	—	—	104,379	75	104,379	75	—	—
11. Öschberg, Gartenbauschule, Gartenanlagen	—	—	498	50	—	—	498	50
12. Rütli, landw. Schule, Wiederaufbau der Scheune	13,873	25	37,170	25	10,562	60	12,734	40
13. Münsingen, landw. Schule, Neueinrichtungen	2,075	—	10,874	70	12,949	70	—	—
14. Thun, Lehrerinnenseminar, Neubau	—	—	50,967	80	50,967	80	—	—
15. Thun, Lehrerinnenseminar, Möblierung	37,035	—	12,898	50	49,933	50	—	—
16. Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt, Neubauten, Plankonkurrenz	11,072	60	—	—	4,480	—	6,592	60
17. Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt, Neubauten	—	—	50,000	—	40,313	20	9,686	80
18. Biel, Technikum, Neubau	26,095	50	326,244	75	3	—	352,337	25
19. Waldau, Irrenanstalt, Ökonomieküche	—	—	4,070	70	4,070	70	—	—
20. Münsingen, Irrenanstalt, autom. Telephonanlage	—	—	25,806	65	13,000	—	12,806	65
21. Bellelay, Irrenanstalt, neuer Schweinestall	41,473	25	—	—	10,000	—	31,473	25
22. Bellelay, Anstalt, Torfausbeutung, Anlage	24,538	45	—	—	24,538	45	—	—
23. Bellelay, Anstalt, Torfausbeutung, Betrieb	—	—	27,850	20	27,850	20	—	—
24. Notstandsarbeiten (besonderes Verzeichnis)	1,537,202	50	1,170,824	05	856,851	67	1,851,174	88
25. Triangulation IV. Ord., Sektion Bern	41,861	50	1,146	45	—	—	43,007	95
26. Triangulation IV. Ord., Sektion Biel	7,389	10	1,211	—	—	—	8,600	10
27. Triangulation IV. Ord., Amt Aarwangen	—	—	9,288	80	—	—	9,288	80
28. Triangulation IV. Ord., Jura, Sektionen I und II	27,960	71	—	—	10,000	—	17,960	71
29. Triangulation IV. Ord., Jura, Sektionen III und IV	113,873	20	11,490	90	69,509	—	55,855	10
30. Chevenez, Güterzusammenlegung	14,230	—	644	40	—	—	14,874	40
31. Feuerversicherung Vermessungswerke	5,000	—	1,000	—	—	—	6,000	—
32. Bundessubventionen an Vermessungswerke	—	—	34,889	55	34,889	55	—	—
33. Frutigen-Adelboden-Strasse, Korrektion	970,448	75	—	—	—	—	970,448	75
34. Bern-Tiefenau-Strasse, Entwässerung	13,398	70	—	—	13,398	70	—	—
35. Bern, Thun- und Seftigenstrassen, Loskauf	253,000	—	—	—	25,300	—	227,700	—
36. Grimselstrasse, Verstärkungsarbeiten	33,295	—	13,057	15	15,200	—	31,152	15
37. Motorlastwagenankauf	101,227	05	—	—	17,114	05	84,113	—
38. Emme zu Rüderswil, Verbauung	4,299	80	—	—	—	—	4,299	80
39. Lauterbrunnen, Wildbäche, Verbauung	14,868	45	—	—	14,868	45	—	—
40. Sensekorrektion zu Neuenegg	21,631	40	5,507	20	—	—	27,138	60
41. Kanderkorrektion Engstligen-Stegweid	199,342	95	11,964	80	13,000	—	198,307	75
42. Alte Hinterkappelenbrücke	18,607	13	—	—	18,607	13	—	—
43. Birrengraben Beatenberg, Verbauung	45,065	35	9,859	45	31,200	—	23,724	80
44. Aare im Schwäbis, Wasserkraftprojekte	2,145	—	—	—	—	—	2,145	—
45. Kraftwerke Oberhasli, Expertise	500	—	—	—	500	—	—	—
46. Juragewässerkorrektion, Ausbau	277,632	11	—	—	572	40	277,059	71
47. Rechtsverhältnisse am Doubs	3,680	85	—	—	—	—	3,680	85
48. Schifffahrtskontrollgebühren	1,114	20	7,770	—	7,759	15	1,125	05
Total	3,849,946	18	2,155,819	45	1,634,563	75	4,357,328	63
weniger Einnahmen	36,924	30	82,844	10	46,205	95	59,689	20
Total Reinausgaben	3,813,021	88	2,072,975	35	1,588,357	80	4,297,639	43

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1924		Neue Vorschüsse pro 1924		Amortisation pro 1924		Stand am 1. Januar 1925	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Spezifikation für Art. 24, Notstandsarbeiten.								
1. Gunten-Merligen-Strasse, Korrektion	182,739	70	283,591	85	396,500	—	69,831	55
2. Gürbekorrektion Belp-Aare	78,234	45	3,433	90	360	—	10,897	35
3. Trubschachen-Trub-Strasse, Korrektion	61,875	15	8,319	30	30,494	45	39,700	—
4. Bern-Muri-Strasse, Korrektion	260,188	90	9,491	65	1,408	95	268,271	60
5. St. Ursanne-Ocourt-Strasse, Korrektion Bellefontaine .	31,332	20	—	—	31,332	20	—	—
6. Vicques-Mervelier-Strasse, Korrektion	37,870	95	—	—	37,870	95	—	—
7. Bern-Tiefenau-Strasse, Umbau	21,197	60	581,421	50	125,411	50	477,207	60
8. Belp-Thurnen-Strasse, Entwässerung im Breitlohn . .	7,833	35	—	—	7,833	35	—	—
9. Tavannes-Bellelay-Strasse, Korrektion	39,962	85	—	—	39,962	85	—	—
10. Biel-Lyss-Strasse, Korrektion	38,293	60	—	—	3,356	87	34,936	73
11. Thun-Amsoldingen-Strasse, Steghaltenstutz	69,153	65	48,212	70	41,530	55	75,835	80
12. Lüttschne Stechelberg-Lauterbrunnen, Flusskarte . .	3,165	80	907	60	—	—	4,073	40
13. Interlaken-Zweilütschinen-Strasse, Korrektion Feldli .	31,242	25	11,929	70	—	—	43,171	95
14. Krattighalden-Unterseen-Strasse, Korrektion Därligen	13,894	55	31	20	3,360	—	10,565	75
15. Allaine zu Pruntrut, Korrektion	115,000	—	—	—	—	—	115,000	—
16. La Heutte-Sonceboz-Strasse, Korrektion	123,614	40	71,196	65	14,000	—	180,811	05
17. Some zu Delsberg, Korrektion	25,000	—	—	—	—	—	25,000	—
18. Cornolbach, Korrektion	19,987	85	—	—	—	—	19,987	85
19. Leugenenkorrektion Bözingen-Pieterlen	100,000	—	—	—	50,000	—	50,000	—
20. Stegmattenkanal zu Brüttelen, Korrektion	50,000	—	—	—	50,000	—	—	—
21. Boécourtbachkorrektion zu Bassecourt	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
22. Bern-Tiefenau-Strasse, Kanalisation	47,900	—	—	—	4,830	—	43,070	—
23. Sinnekorrektion am Gwatt bei Zweisimmen	14,000	—	—	—	—	—	14,000	—
24. Steffisburg-Schwarzenegg-Strasse, Korr. Hämmi-Ried .	58,097	05	2,889	25	—	—	60,986	30
25. Malleray-Pontenet-Strasse, Korrektion	83,991	80	40,034	95	3,000	—	121,026	75
26. Gstaad-Gsteig-Strasse, Korrektion im Grund	33,037	40	78,996	60	—	—	40,937	—
27. Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr	10,000	—	60,000	—	—	—	70,000	—
28. Bern, Sulgenbachkorrektion	30,000	—	—	—	—	—	30,000	—
29. Bern-Thörishaus-Strasse, Korrektion Streitenstutz . .	—	—	41,464	20	15,600	—	25,864	20
Total	1,537,202	50	1,170,824	05	856,851	67	1,851,174	88

Die **Vorschussrechnung** hat somit um Fr. 484,617. 55 zugenommen. Diese Vermehrung resultiert zur Hauptsache aus dem Sammelposten 24, Notstandsarbeiten, mit rund Fr. 314,000, aus dem Einzelposten 18, Biel Technikum mit Fr. 326,000, und den drei kleinern Posten 1, 3 und 4 mit zusammen Fr. 84,000, während andererseits auf verschiedenen andern Posten grössere und kleinere Abschreibungen gemacht werden konnten.

Die drei erstgenannten Vermehrungen erklären sich aus den kostspieligen Objekten, deren Ausführung meist noch in den Vorjahren beschlossen worden ist. Sie sind somit noch eine Nachwirkung aus der Notstandszeit.

Den Notstandsposten 24 mit Fr. 1,851,174. 88 hat nachträglich die Finanzdirektion übernommen, so dass die ganze *Vorschussrechnung der Baudirektion auf 1. Januar 1925 noch Fr. 2,446,464. 55 beträgt*. Davon gehen noch einige Posten zu Lasten anderer Verwaltungen (Mobiliar usw. oder sind mehr Kontokorrente). Ferner werden noch verschiedene Notstandsbeiträge ein-

gehen. Voraussichtlich wird sich für das nächste Jahr eine Verminderung der Rechnung ergeben, da dann die ältern Baubeschlüsse zum grossen Teil liquidiert sein werden.

Die über die Vorschussrechnung hinaus verbleibenden **Verpflichtungen aus beschlossenen, aber noch unerledigten Bauten** stellen sich wie folgt:

	1. Jan. 1924	1. Jan. 1925
Hochbauten	1,540,000	1,010,000
Strassenbauten	1,220,000	525,000
Wasserbauten	2,500,000	1,950,000
	<u>5,260,000</u>	<u>3,485,000</u>

somit *Verminderung im Jahr 1924 Fr. 1,775,000*. Bringt man davon obgenannte Vermehrung von Fr. 484,716. 55 auf der Vorschussrechnung in Abzug, so ergibt sich immerhin eine *Verbesserung* von rund Fr. 1,290,000.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1924		Neue Vorschüsse pro 1924		Amortisation pro 1924		Stand am 1. Januar 1925	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnprojektvorstudien	35,000	—	1,860	—	19,260	—	17,600	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Oberaargau-Seeland-Bahn	35,000	—	—	—	10,000	—	25,000	—
Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach-Bahn	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	418,500	—	139,000	—	—	—	558,000	—
<i>Total</i>	458,115	—	139,500	—	10,000	—	587,615	—
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	261,156	55	12,976	75	2,054	95	272,078	85
Sensenthal-Bahn	125,547	10	—	—	—	—	125,547	10
Bern-Neuenburg-Bahn	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
Mett-Meimisberg-Bahn	42,205	85	—	—	—	—	42,205	85
Brienzerseebahn	37,500	—	—	—	—	—	37,500	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	42,488	75	1,553	10	44,041	85	—	—
Solothurn-Bern-Bahn	120,000	—	16,900	—	6,900	—	130,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	21,104	20	1,155	55	1,104	20	21,155	55
Langenthal-Melchnau-Bahn, Kupferlieferung	—	—	21,136	35	—	—	21,136	35
<i>Total</i>	1,886,329	70	53,721	75	54,101	—	1,885,950	45
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Mett-Meimisberg-Bahn	22,500	—	—	—	—	—	22,500	—
Saignelégier-Glovelier-Bahn	101,582	05	24,750	—	10,000	—	116,332	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	24,500	—	29,196	75	17,898	60	36,298	15
Berner-Oberland-Bahnen	54,710	85	51,232	65	84,994	—	20,949	50
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Huttwil-Eriswil-Bahn	6,415	—	9,431	—	6,148	95	9,697	05
<i>Total</i>	235,057	90	114,610	40	108,541	55	231,126	75
5. Subventionen an Bahnbauten.								
Interlaken-Ost, Bahnhofumbau	37,500	—	—	—	—	—	37,500	—
Interlaken-West, Bahnhofumbau	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
Thun, Bahnhofumbau	—	—	5,555	55	5,555	55	—	—
<i>Total</i>	187,500	—	5,555	55	5,555	55	187,500	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	61,500	—	5,200	—	—	—	66,700	—
b) Vorschüsse:								
Automobilkurs Worb-Biglen und Worb-Grosshöchstetten	8,223	55	246	70	—	—	8,470	25
Oberaargauische Automobilkurse	8,158	45	244	75	—	—	8,403	20
Automobilgenossenschaft Erlach und Umgebung	2,036	65	60	15	36	65	2,060	15
<i>Total</i>	18,418	65	551	60	36	65	18,933	60

Zur **Erläuterung** dieser Zusammenstellung diene folgendes:

1. Eisenbahnprojektstudien. Der Betrag von Fr. 1860 bedeutet keine neue Leistung des Staates, sondern die buchmässige Verrechnung von 3 Jahreszinsen auf einem seinerzeit an die Oberaargau-Seeland-Bahn geleisteten Vorschuss von Fr. 12,400, der samt den Fr. 1860 im Jahre 1924 vom Bahnunternehmen, anlässlich der Liquidation der Gesellschaft, zurückerstattet wurde.

2. Eisenbahnsubventionen. *Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.* Der neue Vorschuss von Fr. 139,500 an die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn entspricht dem im Jahre 1924 ausbezahlten vierten Fünftel der neuen Aktienbeteiligung des Staates an der Einführung des Unternehmens nach Bern. In der Rechnung 1925 wird der gesamte Posten, nachdem die vollständige Auszahlung stattgefunden hat, verschwinden.

3. Vorschüsse der Bahnen. Die bei der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn und der Langenthal-Melchnau-Bahn aufgeführten Vorschüsse pro 1924 bedeuten Zinsbelastungen.

Der Posten Kupferlieferung an die Langenthal-Melchnau-Bahn stützt sich auf einen Beschluss des Regierungsrates vom 12. September 1924, nach welchem dem Bahnunternehmen aus dem Elektrifikations-

material der bernischen Dekretsbahnen 12 Tonnen Kupfer abgegeben wurden, um den beim Bau montierten Eisendraht zu ersetzen. Infolge der grossen Kupferknappheit während dem Krieg war man damals gezwungen, sich mit einem Provisorium zu behelfen.

Die Erhöhung des Vorschusses um Fr. 10,000 bei der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn rührt von der Übertragung einer Schuld der Oberaargau-Seeland-Bahn für die geplante Gemeinschaftsstation Bätterkinden her, die bei der Liquidation dieser Gesellschaft auf die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn übertragen wurde.

4. Hilfeleistung an Bahnen. *Saignelégier-Glovelier-Bahn:* Gemäss Beschluss des Grosse Rates ist dem Unternehmen die Hilfeleistung, entsprechend dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918, gewährt worden. Die Amortisation von Fr. 10,000 stellen Einzahlungen der Gemeinden dar.

Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn: Tatsächlich wurden dem Unternehmen keine Beiträge mehr ausbezahlt, die Erhöhung des Kontos rührt von Rückzahlungen von Beiträgen her, die von den Gemeinden zuviel geleistet wurden.

Das nämliche gilt für die *Huttwil-Eriswil-Bahn.*

5. Automobilkurse. Die neuen Vorschüsse sind Zinsbelastungen.

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Nur wenige Gemeinden haben begonnen, die Mittel für Vermessungen aufzubringen und dazu meist in unzulänglicher Weise. Die aufgeforderten Gemeinden des Simmentales konnten sich bis heute zur Durchführung einer Vermessung noch nicht entschliessen.

Im Jura haben zwei Gemeinden, Epiquez und Sauley, die Durchführung von Neuvermessungen beschlossen. Ihre alten Katasterwerke waren lange Zeit nicht mehr nachgetragen worden und dadurch in unbrauchbaren Zustand geraten. Eine Revision und Ergänzung der alten Vermessungswerke wäre für die Gemeinden teurer zu stehen gekommen als die Neuvermessung, für welche namhafte Bundesbeiträge erhältlich sind.

Ähnlich lagen die Verhältnisse in Madiswil, wo seit Jahren auf die Neuvermessung hingearbeitet und ein Fonds geüfnet wurde; nun ist auch dort die Vermessung begonnen worden.

Personal. Im Personalbestand ist im Laufe des Jahres keine Änderung eingetreten; dagegen tritt auf 1. Januar 1925 ein Angestellter zur technischen Abteilung des Wasserrechtsamtes über.

B. Neue gesetzliche Erlasse
hat es keine gegeben.

C. Stand der eidgenössischen Kartenwerke.

Die schweizerische Landestopographie hat im Kanton Bern folgende Arbeiten ausgeführt:

I. Geodätische Arbeiten.

Triangulation im oberen Saanegebiet, mit 46 Neupunkten.

Präzisionsnivellement: Querpolygon Saanen-Kantonsgränze-Pillon-Aigle. Berechnungen der Gebrauchshöhen Bern-Bulle-Saanen-Spiez für spätere Publikation.

Sekundäre Nivellements: An der Saane: Gstaad-Lauenen; an der Aare: Wangen-Aarwangen.

Verifikationen: Netzentwurf und Berechnungsplan der Sektion Langenthal verifiziert und genehmigt.

Triangulation IV. Ordnung, Sektion III (Amtsbezirke Delsberg und Laufen) verifiziert und genehmigt.

II. Topographische Arbeiten.

Photogrammetrische Arbeiten. Stereophotogrammetrische Aufnahme der Gemeinden Gsteig, Lauenen und des südlichen Teils von Saanen im Massstab 1 : 10,000; Gesamtfläche 264 km² inklusive Lücken.

Schlussverifikationen von Grundbuchübersichtsplänen für ein Gebiet von 46,6 km². Ausserdem Verifikationen während der Arbeit in einem Gebiet von 46,0 km².

III. Kartographische Arbeiten.

Siegfriedblätter, Bearbeitungen für den Stich: 137 Kallnach, 143 Wynigen, 316 Mühleberg, 353 Thun, 366 Boltigen, 367 Wimmis, 462 Zweisimmen, 463, Adelboden, 472 Lenk, 473 Gemmi.

Dufourkarte 1: 100,000, Bearbeitung von Neuausgaben von Überdrücken: Bern, Luzern, Gotthard, Thun.

Siegfriedkarte: Bearbeitung von Neuausgaben von Überdrücken: 1: 25,000: Bern und Umgebung.

1: 50,000: Thun-Interlaken, Interlaken-Gsteig, Zweisimmen-Gemmi.

IV. Reproduktion und Druckerei.

Nachgetragene Blätter der Massstäbe 1: 25,000 und 1: 50,000.

a) *Einzelblätter Neustiche*: Bl. 332 Neuenegg, 333 Oberbalm.

b) *Einzelblätter, Nachträge*: Bl. Nr. 143 Wynigen, 313, Kerzers, 334 Schwarzenburg, 365 Jaun, 395 Meiringen, 394 Wassen, 397 Guttannen, 398 Andermatt, 459 Dent de Brenlaire, 473 Gemmi, 490 Obergestelen.

Zusammengesetzte Überdrücke neu erstellt oder nachgetragen:

Zweisimmen-Gemmi	}	1 : 50,000
Finsteraarhorngebiet		
Interlaken-Gsteig		
Gotthardgebiet		
Bern und Umgebung		1 : 25,000

V. Grenzberichtigungen Bern-Frankreich.

Chevènez und Roche d'Or beendet:

Bern-Elsass: Begehungen und Konferenzen mit den französischen Delegierten.

D. Grundbuchvermessungen.**1. Triangulation IV. Ordnung.**

Sektion Bern und Umgebung beendet zur Abgabe an die schweizerische Landestopographie zur Verifikation und Genehmigung. Als Grundlage für Neuvermessungen im Amte Aarwangen wurde dort eine neue Triangulationssektion begonnen. Dafür unterblieb die Weiterführung Biel und Umgebung.

2. Sekundärnivellement.

Abschluss des Nivellements der Sektion Bern von zirka 60 km Länge; zirka 200 Signalpunkte einnivelliert.

In der Sektion Aarwangen drei Nivellementszüge abgesteckt und versichert.

3. Parzellarvermessungen.

Vom Regierungsrat genehmigt und vom Bund subventioniert wurden das zusammengelegte Gebiet Bürsel in Schwadernau, Bern Sektion I, Aarberg Stadtumgebung, Pleujouse ganze Gemeinde.

In Arbeit sind Büren zum Hof, Noflen, teilweise (seit einem Jahr fertig, kann aber nicht genehmigt werden, weil für die kleinen Grenzregulierungen notarielle Behandlung verlangt wird), Rüschegg Sektion II, Erlenbach Berggebiet, Schangnau Sektion I, Bern Sektion II, Oberthal, Chevènez, Bure.

4. Übersichtspläne.

Auf Grund neuer, genehmigter Vermessungswerke wurden Übersichtspläne nach den Vorschriften von 1919 in Arbeit gegeben für 16 Gemeinden mit einem Gesamtgebiet von 102,3 km². Diese Arbeiten wurden ausnahmslos an ganz oder teilweise arbeitslose Geometer vergeben. Die Verträge wurden mit dem eidgenössischen Vermessungsinspektor abgeschlossen und direkt aus dem eidgenössischen Vermessungsfonds bezahlt. Das Entgegenkommen der eidgenössischen Behörden wird anerkannt und verdankt.

In 15 weiteren Gemeinden mit 139,7 km² wurden solche Übersichtspläne in Verbindung mit Neuvermessungsarbeiten oder mit der Umarbeitung älterer Vermessungswerke erstellt, dort jeweils durch die Geometer, welche die übrigen Arbeiten besorgten. Einige sind noch nicht fertig.

5. Güterzusammenlegung.

An der angefangenen Arbeit in Wangen-Wangenberg wird weitergefahren. Neue grössere Unternehmen sind keine begonnen worden; einige scheinen sich vorzubereiten.

6. Nachführung.

Von den 309 im alten Kantonsteil bestehenden und verwendeten Vermessungswerken sind nur drei noch nicht anerkannt. Ergänzungen an 150 Vermessungen sind vollendet, bei weiteren 40 in Ausführung.

Im Jura sind 30 ergänzt, für zwei auch die neuen Übersichtspläne fertig erstellt; 40 weitere Vermessungen sind in Ergänzung begriffen.

Einige Gemeinden des alten Kantonsteils haben mit der Revision der Vermarkung begonnen. Dieselbe wird gebietsweise und im Akkord durchgeführt.

Betreffend Eintragung von Grenzänderungen in die Grundbücher hat sich gezeigt, dass dieselbe oft sehr lang nach ihrer Behandlung durch die Nachführungsgeometer erfolgt. Da auf dem Terrain der neue Grenzverlauf vermarkt und der alte aufgehoben ist, so bestehen dann bis zur Grundbucheintragung Differenzen zwischen dem tatsächlichen und dem rechtmässigen Eigentumsstand. Wir werden die Justizdirektion ersuchen, dahin zu wirken, dass die Frist dieses Zustandes tunlichst reduziert und dem Mangel abgeholfen wird. Die beteiligten Grundeigentümer, Private, Gemeinde- und Staatsbehörden, Notare, Geometer und Grundbuchführer müssen, alle in ihrem Teil, zur raschen sachgemässen Ordnung beitragen.

Die Gemeinden Les Breuleux und La Chaux im Amtsbezirk Freibergen sind vom Nachführungskreis Münster II zum Kreis Freibergen übergetreten; ebenso Champoz zum Kreis Münster I; während sich Lajoux vom Nachführungskreis Freibergen dem Kreis Münster II anschloss.

7. Grenzberichtigungen.

zwischen Gemeinden sind 25 zu verzeichnen.

8. Bundessubventionen.

Betreffend die Subventionsbezüge wird auf die nachfolgende tabellarische Zusammenstellung verwiesen.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
		Nachgef. alte Vermessungswerke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachzutragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1924		
								Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
Aarberg							Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
31. Dez. 1923	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	12	12	—	—	—	—	3,261. 60	5,397. 60	8,659. 20	27,827. 35	5,397. 60	33,224. 95	
Aarwangen													
31. Dez. 1923	25	21	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	25	22	2	—	—	1	4,092. 45	—	4,092. 45	20,288. 35	—	20,288. 35	
Bern													
31. Dez. 1923	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	11	11	—	—	—	—	7,636. 10	16,066. 95	23,703. 05	73,507. 25	16,066. 95	89,574. 20	
Biel													
31. Dez. 1923	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	2	1	1	—	—	—	1,650. 40	—	1,650. 40	20,046. 65	—	20,046. 65	
Büren													
31. Dez. 1923	14	13	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	14	13	—	—	1	—	1,678. 95	597. 30	2,276. 25	23,400. 40	7,975. 30	31,375. 70	
Burgdorf													
31. Dez. 1923	24	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	24	24	—	—	—	—	1,922. 95	—	1,922. 95	31,526. 60	1,045. 65	32,572. 25	
Courtelary													
31. Dez. 1923	19	—	7	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	19	—	7	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
Delsberg													
31. Dez. 1923	23	—	6	17	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	23	—	6	16	—	1	—	—	—	—	—	—	
Erlach													
31. Dez. 1923	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	13	13	—	—	—	—	2,158. 95	—	2,158. 95	21,117. 25	—	21,117. 25	
Freibergen													
31. Dez. 1923	17	—	6	11	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	17	—	5	11	—	1	—	—	—	—	—	—	
Fraubrunnen													
31. Dez. 1923	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	27	27	—	—	—	—	1,592. 85	—	1,592. 85	24,508. 75	4,488. 05	28,996. 80	
Frutigen													
31. Dez. 1923	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	7	2	—	—	—	—	130. 65	—	130. 65	6,088. 25	—	6,088. 25	
Interlaken													
31. Dez. 1923	24	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	24	2	—	—	—	—	266. 80	—	266. 80	5,222. 25	—	5,222. 25	
Konolfingen													
31. Dez. 1923	31	30	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	31	30	—	—	—	1	6,735. 50	—	6,735. 50	35,712. 60	—	35,712. 60	
Laufen													
31. Dez. 1923	12	1	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	12	1	5	6	—	—	10. 90	—	10. 90	279. 25	1,494. 10	1,773. 35	

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
		Nachtr. alte Vermessungs- werke als Grundbuch- vermessungen anerkannt	Alte Vermessungs- werke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungs- werke, deren Nachtr. noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuch- vermessungen	Neu Grundbuch- vermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerte	Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1924		
								Für Nachführungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen	Total	Für Nachführungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen	Total
Laupen							Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
31. Dez. 1923	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	11	11	—	—	—	—	996. 20	—	996. 20	13,079. 10	—	13,079. 10	
Münster													
31. Dez. 1923	34	—	11	17	6	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	34	—	11	17	6	—	131. 90	—	131. 90	507. 10	111,117. 75	111,624. 85	
Neuenstadt													
31. Dez. 1923	5	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	5	1	3	1	—	—	124. 10	—	124. 10	1,585. 85	—	1,585. 85	
Nidau													
31. Dez. 1923	25	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	25	25	—	—	—	—	2,197. 05	—	2,197. 05	32,956. 50	—	32,956. 50	
Oberhasle													
31. Dez. 1923	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
Pruntrut													
31. Dez. 1923	36	—	10	13	10	3	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	36	—	11	12	11	2	1,774. 95	7,597. 70	9,372. 65	3,832. 50	180,965. 25	184,797. 75	
Saanen													
31. Dez. 1923	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
Schwarzenburg													
31. Dez. 1923	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	4	2	—	—	1	1	1,176. 20	—	1,176. 20	5,644. 45	88,056. 05	93,700. 50	
Seftigen													
31. Dez. 1923	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	27	27	—	—	—	—	2,643. 65	—	2,643. 65	55,278. 80	—	55,278. 80	
Signau													
31. Dez. 1923	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	9	5	—	—	3	1	1,108. 80	—	1,108. 80	14,947. 75	171,094. 05	186,041. 80	
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1923	9	1	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	9	1	—	—	4	1	2,981. 50	—	2,981. 50	6,597. 35	110,005. 60	116,602. 95	
Ober-Simmental													
31. Dez. 1923	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
Thun													
31. Dez. 1923	27	26	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	27	26	—	—	1	—	5,275. 70	—	5,275. 70	55,074. 05	25,700. 25	80,774. 30	
Trachselwald													
31. Dez. 1923	10	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	10	10	—	—	—	—	1,302. 10	—	1,302. 10	17,869. 30	—	17,869. 30	
Wangen													
31. Dez. 1923	26	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	26	26	—	—	—	—	2,925. 65	—	2,925. 65	26,991. 95	—	26,991. 95	
Stand													
31. Dez. 1923	497	290	51	80	26	7	43	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1924	497	293	51	75	27	8	43	53,775. 90	29,659. 55	83,435. 45	523,889. 65	723,406. 60	

III. Eisenbahnen und Schifffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

Währenddem wir im Verwaltungsbericht des Jahres 1923 bei den meisten bernischen Dekretsbahnen eine wesentliche Besserung der Betriebsergebnisse melden konnten, die ohne Einrechnung der Berner Alpenbahn ein um anderthalb Millionen günstigeres Ergebnis gegenüber 1922 erzeugte, so verzeichnet das Berichtsjahr 1924 leider im grossen und ganzen einen Stillstand. Wohl haben eine ganze Reihe von Unternehmen, vornehmlich diejenigen im Gebiete der Fremdenindustrie, besser gearbeitet, andere dagegen haben Ausfälle aufzuweisen, so dass das Gesamtergebnis, inklusive Lötschbergbahn, ungefähr das nämliche bleibt.

Bei Fr. 14,203,000 Gesamteinnahmen und Franken 11,207,000 Gesamtausgaben ergibt sich für die 16 normalspurigen bernischen Nebenbahnen ein Betriebsüberschuss von Fr. 2,996,000, der um Fr. 103,000 geringer ist als im Vorjahr. Hiervon sind Fr. 11,000 auf eine Einnahmenverminderung und Fr. 92,000 auf eine Ausgabenvermehrung zurückzuführen.

Etwas günstiger stellt sich das Gesamtergebnis der 15 bernischen Schmalspurbahnen. Ihre Gesamteinnahmen betragen Fr. 7,407,000; bei Fr. 5,532,000 Ausgaben ergibt sich ein Gesamteinnahmenüberschuss von Fr. 1,875,000. Derselbe ist um Fr. 163,000 grösser als im Vorjahr. Die Einnahmen haben sich um Fr. 262,000 und die Ausgaben um Fr. 99,000 erhöht. Die Überschüsse der normal- und schmalspurigen Nebenbahnen zusammengerechnet ergeben einen Betrag von Franken 4,871,000 oder Fr. 59,000 mehr als 1923.

Ziehen wir das Betriebsergebnis unserer Hauptlinie, d. h. der Berner Alpenbahn, ebenfalls in Anrechnung, so ergibt sich ein wesentlich günstigeres Resultat, da die Lötschbergbahn, wie wir später sehen werden, infolge vermehrter Reparationskohlentransporte im Jahre 1924 einen um zirka 1,2 Millionen bessern Abschluss aufzuweisen hat. Die Einnahmen aller bernischen Bahnen zusammengefasst ergeben eine Summe von Fr. 33,244,000 bei Fr. 24,913,000 Ausgaben. Es resultiert hieraus ein Betriebsüberschuss von Franken 8,331,000 gegenüber Fr. 7,013,000 im Jahre 1923. Die Besserstellung beträgt Fr. 1,318,000, die aber fast ganz durch das günstigere Ergebnis der Lötschbergbahn bedingt ist.

Der Betriebsüberschuss von Fr. 8,331,000 bedeutet das sehr bescheidene Erträgnis von 2,8 % des rund Fr. 299,000,000 betragenden Gesamtanlagekapitals der bernischen Bahnen.

Wenn wir den Gründen nachforschen, die speziell bei gewissen normalspurigen Nebenbahnen eine Stagnation oder gar einen Ausfall gebracht haben, so müssen

wir vor allem auf die am 1. Januar 1924 eingeführte Abgabe von ermässigten Retourbilletten hinweisen. Es liegt auf der Hand, dass die von dieser Massnahme erwartete Belebung des Reiseverkehrs nicht so rasch einen Ausgleich bringen konnte. Als weiterer Faktor, der das Ergebnis der Bahnen ungünstig beeinflusste, ist das andauernd schlechte Wetter im Sommer 1924 zu nennen, das auf den internen Reise- und Sonntagsausflugsverkehr sehr hemmend gewirkt hat. Als erfreuliche Tatsache ist dagegen festzustellen, dass der internationale Fremdenverkehr trotz der Ungunst der Witterung, in ganz gewaltigem Masse zugenommen hat. Insbesondere hat der in der Vorkriegszeit sehr stark entwickelte Reisetrom von Deutschland aus im Berichtsjahr wieder in vollem Umfange eingesetzt, was uns als Beweis dienen darf, dass die Schweiz den hervorragenden Ruf als internationales Fremdengebiet und die alte Anziehungskraft über die langen Jahre der Kriegs- und Krisenzeit hinaus bewahrt hat.

Der schon vor längerer Zeit von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ins Auge gefasste allgemeine Taxabbau im Güterverkehr ist bis jetzt nicht zur Durchführung gelangt, da die Besserung der Betriebsergebnisse nicht in dem Masse eingetreten ist, wie sie erwartet wurde. So sehr ein Abbau der hohen Gütertaxen zur Bekämpfung der Automobilkonkurrenz erwünscht und im grossen volkswirtschaftlichen Interesse liegen würde, so sehr muss mit der grössten Vorsicht an denselben herangetreten werden, wenn einzelne Bahnen nicht neuerdings in schwere Bedrängnis geraten sollen. Durchgeführte Berechnungen haben ergeben, dass für unsere Bahnen mit einem jährlichen Ausfall von rund Franken 7—800,000 auf den Gütereinnahmen zu rechnen wäre, wenn der Vorschlag der schweizerischen Bundesbahnen bezüglich der Herabsetzung der Gütertaxen zur Ausführung gelangen würde. Wohl dürfte ein kleiner Teil durch eine Verkehrszunahme ausgeglichen werden, das zu bringende Opfer wäre aber immer noch empfindlich genug für die im allgemeinen noch stark darniederliegenden bernischen Bahnen.

Es zeigt dies mit aller Deutlichkeit, dass die Bahnen auch in Zukunft mit der grösstmöglichen Sparsamkeit betrieben werden müssen und dass insbesondere auf Personalbegehren um stricte Durchführung des Arbeitszeitgesetzes unter Ausschaltung der in Art. 16 den Nebenbahnen zugestandenen Erleichterung nicht eingetreten werden darf. Von einer vollständig falschen Wertung des Ergebnisses der Abstimmung vom 17. Februar 1924 über die Änderung des Art. 11 des Fabrikgesetzes ausgehend, ist das Gewerkschaftsamt des schweizerischen Eisenbahnverbandes mit Eingaben an die Bahnverwaltungen gelangt, es sei durchwegs der gesetzmässige Zustand, d. h. die achtstündige Arbeitszeit, in den Bahnbetrieben einzuführen. Das Personal

selbst wurde seitens des Verbandes angehalten, keine Einwilligungen für eine Verlängerung der Arbeitszeit mehr zuzugestehen.

Im Hinblick auf die schwerwiegenden Konsequenzen, die eine Aufhebung der bisherigen Zugeständnisse für einzelne Bahnen seitens der kompetenten eidgenössischen Behörden gehabt hätte, sah sich der Regierungsrat genötigt, beim schweizerischen Eisenbahndepartement vorstellig zu werden und mit aller Eindränglichkeit zu verlangen, dass die bisher, gestützt auf den Art. 16 des erwähnten Gesetzes, bewilligten Ausnahmen und Erleichterungen auch fernerhin zugestanden werden.

Die Durchführung von finanziellen Sanierungen ist bei einer Anzahl von Unternehmen im Gange. Die bezüglichlichen Vorlagen werden demnächst dem Grossen Rat zur Behandlung unterbreitet werden können. Auch in bezug auf die materielle Zusammenlegung von einzelnen Linien wurden weitere Untersuchungen und Vorbereitungen getroffen. Wie wir aber schon im letzten Verwaltungsbericht ausgeführt haben, sind in dieser Hinsicht nicht unerhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, die nur ein schrittweises Vorgehen ermöglichen.

Bis auf drei normalspurige und zwei schmalspurige Bahnunternehmen, nämlich: Saignelégier-Glovelier, Pruntrut-Bonfol und Sensetalbahn sowie Langenthal-Melchnau und Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn, haben sämtliche Bahnen Betriebsüberschüsse aufzuweisen. Die Summe der Defizite beträgt rund Fr. 40,000 (im Vorjahr Fr. 90,000). Über deren Deckung ist im folgenden Abschnitt unter den fraglichen Bahnen selbst Aufschluss erteilt.

Die Elektrifikation der bernischen Dekretsbahnen konnte auch im Berichtsjahr nicht weiter gefördert werden. Sobald die Sanierung der Bern-Neuenburg-Bahn endgültig abgeklärt ist, muss die Strecke Bümpliz-Neuenburg auf elektrische Traktion umgebaut werden, da sie sonst gegenüber dem Verkehr über Biel, nach der Elektrifikation der Strecke Bern-Biel und Biel-Neuenburg stark benachteiligt wäre.

Nach diesen Mitteilungen über das bernische Dekretsbahnenwesen dürften einige Angaben über das Betriebsergebnis der schweizerischen Bundesbahnen nicht uninteressant sein. Mit Fr. 404,510,000 Einnahmen und Fr. 272,031,000 Ausgaben erzielt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 132,479,000. Derselbe ist um rund 25 Millionen Franken grösser als im Jahre 1923 und erlaubt, neben der vollen Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden und einer Einlage in den Erneuerungsfonds von zirka Fr. 16,800,000, eine Abschreibung von Konto «Zu tilgende Verwendungen, Kriegsdefizit» von 15,1 Millionen.

Dieses verhältnismässig sehr günstige Ergebnis dürfte es den Verwaltungsbehörden der Schweizerischen Bundesbahnen erlauben, die berechtigten Interessen unserer schwer kämpfenden Lötschbergbahn und unserer kleineren Bahnunternehmen in etwas weitgehendem Masse zu würdigen, als das bis heute in der Geltendmachung des Konkurrenzstandpunktes der Fall war.

Die Elektrifikation der schweizerischen Bundesbahnen ist, entsprechend dem im Jahre 1923 aufgestellten Programm, das eine Beschleunigung der Ausführung vorsah, durchgeführt worden. Der elektrische

Betrieb konnte auf folgenden Strecken aufgenommen werden:

Strecke Luzern-Olten, 14. Februar 1924,
Strecke Olten-Basel, 18. Mai 1924,
Strecke Thalwil-Richterswil, 1. Juni 1924,
Strecke St. Maurice-Lausanne, 14. Mai 1924.

Von den auf bernischem Gebiet liegenden S. B. B.-Strecken wurde Olten-Bern in Angriff genommen.

2. Schifffahrt.

Die der Eisenbahndirektion unterstellte Kontrolle der nach eidgenössischem Gesetz nicht konzessionierten Schiffe wurde, gestützt auf das Polizeireglement betreffend Schifffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern vom 28. Januar 1916, durch die kantonalen Fischerei- und Schifffahrtsaufseher durchgeführt.

Die Einnahmen aus dieser Kontrolle betragen Fr. 7,759.15; bei Fr. 6670 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 1089.15.

* * *

Der Grosse Rat genehmigte unterm 22. September 1924 der Bielersee-Dampfschiffgesellschaft einen jährlichen Beitrag von Fr. 5000 für die Dauer von 20 Jahren. Dieser Beitrag dient mit andern von den Gemeinden zu leistenden Subventionen zur Sicherung der Verzinsung und Amortisation eines aufzunehmenden Darlehens.

B. Fahrpläne.

Wie in den letzten Jahren üblich, trat auf den 1. Juni 1924 ein Fahrplanwechsel ein. Die Fahrplanentwürfe wurden auf den Regierungsstatthalterämtern während einer Frist von 14 Tagen zur Geltendmachung allfälliger Abänderungsbegehren aufgelegt. Insgesamt wurden von uns bei den schweizerischen Bundesbahnen und den Privatbahngesellschaften 120 Abänderungsbegehren eingereicht, von denen 55 von den Bahnen ganz oder teilweise zugestanden oder durch den Entscheid des schweizerischen Eisenbahndepartementes zu unsern Gunsten erledigt wurden. Ein ansehnlicher Teil unserer Begehren bedeutete Forderungen um Vermehrung der Fahrleistungen der schweizerischen Bundesbahnen, insbesondere im Vorortsverkehr der Städte, und die Schaffung besserer Abendverbindungen. Leider ist zu sagen, dass die Bundesbahnen in dieser Hinsicht wenig Verständnis zeigen, obschon die Verbesserungen des Vorortsverkehrs eine gesunde Siedlungspolitik um die grösseren Zentren in gediehllicher Weise beeinflussen würde.

Auf dem gesamten schweizerischen Bundesbahnnetz brachte der am 1. Juni 1924 in Kraft getretene Jahresfahrplan eine Vermehrung der Zugsleistung von rund 1,020,000 Kilometer pro Jahr.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Die Einnahmen der Berner Alpenbahn, ohne Einrechnung des Schiffsbetriebes, betragen Fr. 10,392,000 und sind um Fr. 1,737,000 höher als im Vorjahr. Die

Ausgaben stiegen von Fr. 6,957,000 im Jahre 1923 auf Fr. 7,468,000 im Berichtsjahr. Der Einnahmenüberschuss beträgt Fr. 3,464,000 und ist somit um Fr. 1,227,000 grösser als im letzten Jahr. Die Gründe der Besserstellung sind zur Hauptsache im Wiedereinsetzen der Wiedergutmachungskohlentransporte Deutschland-Italien via Schweiz zu suchen. Mit dem Inkrafttreten des sogenannten Londoner Abkommens im November 1924 hörten diese Transporte bedauerlicherweise plötzlich auf und selbst heute, zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes, steht noch keineswegs fest, ob es neuerdings gelingen wird, einen Teil der Reparationskohlen nach Italien auf dem Schienenweg durch die Schweiz via Gotthard und Lötschberg zu leiten.

Glücklicherweise trat auf den 1. Dezember 1924 für den Güterverkehr Frankreich-Italien und umgekehrt, nach mehrjährigen Verhandlungen, ein direkter Tarif in Kraft, der die Leitung des Transportes über die kürzeste Route vorschreibt und dadurch der Lötschbergbahn einen nicht unerheblichen Verkehr zuführt. Immerhin ist zu bemerken, dass die neue Verteilung von den schweizerischen Bahnen mit weitgehenden Taxermässigungen erkauft werden musste, so dass die Frachtanteile als sehr gedrückt bezeichnet werden müssen.

Trotz des im allgemeinen recht nasskalten Sommers im Berichtsjahr hat sich der Dampfschiffverkehr auf dem Thuner- und Brienzensee in ganz erfreulicher Weise entwickelt. Während das Jahr 1923 noch ein Defizit von Fr. 35,700 erzeugt, sank dasselbe im Jahr 1924 auf Fr. 3000. Bei nur einigermaßen günstiger Witterung im Sommer 1925 dürfte, dank des starken Wiederanziehens des internationalen Fremdenverkehrs, die Defizitperiode für die Dampfschiffahrt vorbei sein.

Nachdem durch die Gemeindeabstimmung von Thun vom 13./14. September 1924 die Finanzierung des Schiffsanschlusses an den neuen Zentralbahnhof in Thun als gesichert betrachtet werden konnte, wurde im Verlaufe des Winters mit den Bauarbeiten als Notstandsarbeit begonnen und damit einer grossen Zahl von Arbeitslosen wertvolle Arbeitsgelegenheit geboten. Zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes sind die Arbeiten derart gefördert, dass vom 25. Juni 1925 an die Schiffe voraussichtlich zum neuen Zentralbahnhof werden fahren können. Mit der vollständigen Vollendung ist auf den kommenden Herbst zu rechnen.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Bei Fr. 531,000 Einnahmen und Fr. 290,000 Ausgaben schliesst das Unternehmen im Berichtsjahr mit einem Überschuss von Fr. 241,000 gegenüber einem solchen von Fr. 274,000 im Vorjahr ab. Das um Franken 33,000 ungünstigere Betriebsergebnis ist auf eine Einnahmenverminderung von zirka Fr. 11,000 aus den Rollmaterialmieten und einer Ausgabenvermehrung, hervorgerufen durch erhöhte Steuerleistungen, zurückzuführen. Während die Transportquantitäten im Personen- und Gepäckverkehr eine Zunahme erfahren haben, sind sie auf dem Tier- und Güterverkehr etwas geringer. Es ist die Ausschüttung einer Dividende von 3% in Aussicht genommen. Der Grosse Rat genehmigte unterm 26. November 1924 die von der Generalversammlung vom 30. Mai 1924 beschlossene Statutenänderung.

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 771,000 und sind um Fr. 27,000 höher als im Vorjahr, während die Ausgaben von Fr. 564,000 auf Fr. 522,000 zurückgingen. Der Einnahmenüberschuss beträgt demnach Fr. 249,000 oder Fr. 69,000 mehr als im Jahr 1923. Die Einnahmevermehrung ist dem Anwachsen des Personen- und Gepäckverkehrs zu verdanken, während der Tier- und Güterverkehr eher etwas zurückgegangen ist. Die Verminderung der Ausgaben erzeigt sich auf allen Rubriken, zur Hauptsache rührt sie aber davon her, dass im Jahre 1924 keine elektrische Lokomotive einer Hauptrevision unterzogen werden musste. Die Generalversammlung vom 26. Mai 1924 nahm eine Änderung der Gesellschaftsstatuten vor, die vom Grosse Rat am 26. November 1924 ebenfalls genehmigt wurde.

4. Gürbetalbahn.

Leider hat die im Jahre 1923 eingetretene Besserung in den Einnahmen im Berichtsjahr nicht in vollem Umfange angehalten. Die Einnahmen gingen von Franken 1,789,000 auf Fr. 1,664,000 zurück, was zur Hauptsache auf eine Abnahme des Personenverkehrs im Sommer 1924 und auf die Einführung der ermässigten Retourbilletts durch die schweizerischen Bundesbahnen zurückzuführen ist. Die Gürbetalbahn wurde in bezug auf den letzten Punkt auf der Strecke Bern-Thun betroffen, wo sie mit den schweizerischen Bundesbahnen ein besonderes Vertragsverhältnis besitzt. Die Ausgaben gingen gegen 1923 um zirka Fr. 14,000 auf Fr. 1,173,000 zurück, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 491,000 ergibt. (Im Vorjahr Fr. 601,000.) Diese Summe ermöglicht dem Unternehmen, seine Zinsverpflichtungen zu erfüllen.

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Den Einnahmen von Fr. 755,000 stehen Ausgaben von Fr. 556,000 gegenüber, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 199,000 ergibt, der um zirka Franken 14,000 höher ist als im Vorjahr. Obschon die Einnahmen um rund Fr. 15,000 geringer sind als im Jahre 1923, konnte durch Einschränkungen auf den Betriebsausgaben ein etwas günstigeres Betriebsergebnis erzielt werden.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen ist für das Berichtsjahr ein empfindlicher Ausfall zu konstatieren. Einmal gingen die Einnahmen von Fr. 2,316,000 auf Franken 2,248,000, d. h. um Fr. 68,000, zurück. Andererseits erhöhten sich die Ausgaben von Fr. 1,926,000 auf Fr. 1,972,000, d. h. um Fr. 46,000, so dass sich ein Betriebsüberschuss von nur Fr. 276,000 gegenüber Franken 390,000 im Vorjahr ergibt. Der Ausfall beträgt somit Fr. 114,000 und dies, trotzdem die Transportquantitäten, sowohl im Personen- als im Güterverkehr zugenommen haben. Der Einnahmenrückgang steht im engen Zusammenhang mit der Einführung der ermässigten Retourbilletts auf den schweizerischen Bundesbahnen einerseits und auf erfolgte Taxerleichterungen (Ausnahmetarife) im Güterverkehr andererseits. Die Mehrausgabe

ist zur Hauptsache eine Folge von vermehrtem Rollmaterialunterhalt und vermehrten Motorwagenlaufmieten für den Vorortsverkehr Bern-Bümpliz.

7. Sensetalbahn.

Bei diesem Unternehmen ist neuerdings eine kleine Besserung festzustellen. Die Einnahmen stiegen von Fr. 139,000 auf Fr. 148,000 bei Fr. 152,000 Ausgaben. Es ist somit noch ein Defizit von Fr. 4000 vorhanden. Das Ergebnis selbst ist um Fr. 7500 günstiger als im Vorjahr. Die bereits im letzten Bericht erwähnte Gründung einer Gesellschaft in Laupen zur Ausbeutung von Kies und Sand aus der Saane ist im Berichtsjahr Tatsache geworden. Die Aufnahme des Betriebes erfolgte jedoch erst im Jahre 1925 und dürfte die laufende Betriebsrechnung günstig beeinflussen. Leider sind in Bezug auf die Wiederinbetriebnahme der Fabrik «Nestlé and Anglo-Swiss Milk Co.» in Neuenegg noch absolut keine Anzeichen vorhanden. Das Bahnunternehmen wird dem Grossen Rat im Jahre 1925 einen Sanierungsvorschlag zur Genehmigung unterbreiten.

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Die Einnahmen betragen Fr. 2,104,000 und sind hauptsächlich infolge der Zunahme des Güterverkehrs um rund Fr. 70,000 grösser als im Vorjahr. Die Personeneinnahmen selbst sind um zirka Fr. 5000 geringer, als Folge der Wiedereinführung der ermässigten Retourbillette.

Die Betriebsausgaben stiegen von Fr. 1,605,000 auf Fr. 1,676,000, d. h. um Fr. 71,000, was auf eine Vermehrung des Zugpersonals, Erhöhung des Strompreises, erhöhte Unterhaltungskosten für das Traktionsmaterial usw. zurückzuführen ist. Der Betriebsüberschuss ist mit Fr. 428,000 nur um Fr. 1000 geringer als 1923.

9. Emmentalbahnen.

Gegenüber 1923 weist dieses Bahnunternehmen mit Fr. 2,322,000 eine Mehreinnahme von Fr. 55,000 auf, die ausschliesslich eine Folge von vermehrtem Güterverkehr ist. Auch hier sind die Personeneinnahmen, infolge der Einführung von Retourbilletten, geringer und zwar um zirka Fr. 17,000. Die Ausgaben sind von Fr. 1,720,000 auf Fr. 1,814,000, d. h. um Fr. 94,000 angewachsen, und zwar infolge Mehrausgaben für Strommiete, für umfangreiche Erweiterungsarbeiten bei den Stationen, erhöhte Unfallentschädigungen usw. Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 508,000 und ist um Fr. 39,000 geringer als im Vorjahr.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

In erfreulicher Weise hat ebenfalls der Verkehr dieses Unternehmens, dank vermehrter Gütertransporte, zugenommen. Die Einnahmen stiegen von Fr. 668,000 auf Fr. 740,000, d. h. um Fr. 72,000, während die Ausgaben um Fr. 22,000 auf Fr. 497,000 heruntergingen. Bei einem Betriebsüberschuss von Fr. 243,000 stellt sich das Bahnunternehmen um Fr. 94,000 günstiger als im Vorjahr.

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Die Einnahmen stiegen von Fr. 800,000 auf Franken 831,000, während die Ausgaben von Fr. 649,000

auf Fr. 603,000 gesunken sind. Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 228,000 und ist um Fr. 78,000 höher als 1923.

12. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Bei gleichbleibenden Einnahmen, die sich auf Fr. 418,000 belaufen, sind die Betriebsausgaben um Fr. 29,000 auf Fr. 389,000 gestiegen. Der Betriebsüberschuss beträgt somit nur Fr. 29,000. Das Bahnunternehmen ist im Begriffe, eine gerichtliche Sanierung durchzuführen, die im Jahre 1925 dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt werden wird. Um den Betrieb des Bahnunternehmens für die Dauer der Sanierungsperiode, d. h. 10 Jahre, sicherzustellen, mussten die Gemeinden für einen allfälligen Defizitbetrag von Fr. 20,000 im Maximum jährlich Garantie leisten.

13. Huttwil-Eriswil-Bahn.

Während auch bei diesem kleinen Unternehmen die Einnahmen mit Fr. 65,000 annähernd gleich blieben, zeigen die Ausgaben mit Fr. 57,000 eine Erhöhung um Fr. 3000. Der Überschuss beträgt Fr. 8000 und ist gegenüber dem Vorjahr somit um den genannten Betrag geringer. Im verflossenen Jahr wurden mit der Langenthal-Huttwil-Bahn Unterhandlungen gepflogen bezüglich einer Fusion der beiden Bahnen, die jedoch noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnten.

14. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die Einnahmen dieses Unternehmens sind von Fr. 635,000 im Jahre 1923 auf Fr. 573,000, d. h. um Fr. 62,000 gesunken. Die Verminderung erzeigt sich auf allen Kategorien, insbesondere aber im Personenverkehr, indem das Jahr 1923 infolge des kantonal-freiburgischen Schützenfestes in Murten eine ausserordentliche Frequenz aufwies. Die Ausgaben belaufen sich im Berichtsjahr auf Fr. 525,000 und sind um Fr. 8000 geringer, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 48,000 ergibt, der um Fr. 54,000 kleiner ist als im Vorjahr.

15. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Bei Fr. 179,000 Einnahmen und Fr. 205,000 Ausgaben ergibt sich ein Betriebsdefizit von zirka Franken 26,000. Es bedeutet dies gegenüber dem letzten Jahr eine Besserstellung von Fr. 40,000, trotzdem die Einnahmen neuerdings um Fr. 5000 zurückgegangen sind. Der günstigere Abschluss ist einer bis ins Detail gehenden Reorganisation des Betriebes zu verdanken. Die Deckung des Betriebsdefizites erfolgt, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportanstalten durch Bund, Kanton und Gemeinden.

16. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die Einnahmen stiegen von Fr. 123,000 auf Franken 155,000, d. h. um Fr. 32,000, während sich die Ausgaben von Fr. 119,000 auf Fr. 163,000 vermehrten. Der Überschuss der Ausgaben beträgt somit Fr. 8000 und wird durch Gemeindesubventionen gedeckt. Die neuerliche, beträchtliche Steigerung der Ausgaben ist

in der Hauptsache durch die äusserst dringend notwendig gewordenen Wiederherstellungsarbeiten am Rollmaterial und Bahnkörper begründet, nachdem in den letzten Jahren in dieser Hinsicht sozusagen nichts getan werden konnte. Die Sanierungsangelegenheit wurde weiter gefördert und wird im Herbst 1925 dem Grossen Rat zur Genehmigung unterbreitet werden.

b) Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Oberland-Bahn.

Trotz der ungünstigen Witterung im Sommer 1924, hat der Touristen- und Fremdenverkehr sehr stark zugenommen und bei dieser Unternehmung eine Einnahmevermehrung von zirka Fr. 100,000 gebracht. Die Einnahmen belaufen sich im Berichtsjahr auf Fr. 2,137,000. Leider sind auch die Ausgaben erheblich gestiegen. Sie erhöhten sich von Fr. 1,349,000 auf Fr. 1,415,000, somit um Fr. 66,000. Der Überschuss beträgt demnach Fr. 722,000 und ist um Fr. 34,000 grösser als im Vorjahr. Als Folge der starken Ausgabenvermehrung sind hauptsächlich die grossen Aufwendungen für die Schneeräumung und die Wiederherstellungsarbeiten an der Bahnlinie im Winter 1924 zu nennen, die durch das Niedergehen von gewaltigen Lawinen verursacht wurden. Die Montreux-Oberland-Bahn hat im Berichtsjahr ihrem Bahnbetrieb unter dem Namen «Montreux-Transports» ein grosszügiges Autounternehmen angegliedert, das die sehr fühlbare Konkurrenz der Autocamions zum eigenen Vorteil umgestalten soll. Nach den bisherigen Ergebnissen scheint die Neugründung ein gutes Geschäft zu werden. Die Zeit ist nicht ferne, wo das Unternehmen wieder Dividenden ausrichten wird.

2. Berner Oberland-Bahnen.

Um für die Fremdensaison im Oberland im Jahre 1924 einen weitem Massstab zu haben, dürfte es nicht uninteressant sein, hier auch das Ergebnis der Berner Oberland-Bahnen aufzuführen, obschon diese Bahn keine bernische Dekretsbahn darstellt. Die Einnahmen stiegen von Fr. 1,085,000 auf Fr. 1,276,000, d. h. um Fr. 191,000, während sich die Ausgaben um Fr. 50,000, d. h. auf Fr. 890,000, erhöhten. Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 386,000 und ist um Fr. 141,000 grösser als im Vorjahr. Diese Zahlen beweisen, dass die Fremdenindustrie wieder stark im Aufblühen ist.

3. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

Bei Fr. 506,000 Einnahmen und Fr. 370,000 Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 136,000, der um Fr. 7000 höher ist als im Jahre 1923. Die Ausrichtung einer Dividende kommt auch im Berichtsjahr nicht in Betracht. Dem Unternehmen stehen grosse Aufgaben bevor bei der Regelung der definitiven Anschlussverhältnisse an den neuen Zentralbahnhof in Thun, für welche ein bereinigtes Projekt vorliegt.

4. Bern-Worb-Bahn.

Trotzdem die Einnahmen aus dem Personenverkehr etwas zugenommen haben, stellen sich die Gesamteinnahmen, hervorgerufen durch einen Ausfall auf den Gütereinnahmen, um zirka Fr. 9000 geringer als im

Vorjahr. Sie betragen Fr. 415,000. Die Ausgaben gingen von Fr. 309,000 auf Fr. 303,000 zurück, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 112,000 ergibt, der um Fr. 3000 geringer ist als 1923. Es ist die Ausrichtung einer Dividende von 3 % auf dem Aktienkapital vorgesehen.

5. Worblentalbahn.

Bei einer Steigerung der Personeneinnahmen um rund Fr. 4000 und der Gütereinnahmen um Fr. 6000, betragen die Gesamteinnahmen dieses Unternehmens Fr. 404,000. Die Ausgaben erhöhten sich um Fr. 10,000 auf Fr. 323,000, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 81,000 ergibt, der um Fr. 10,000 grösser ist als im Vorjahr. Es ist auch hier die Ausrichtung einer Dividende in Aussicht genommen.

6. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Die Einnahmen erhöhten sich von Fr. 1,281,000 auf Fr. 1,326,000, d. h. um Fr. 45,000. Infolge Vermehrung der Fahrleistungen stiegen die Ausgaben von Fr. 967,000 auf Fr. 987,000, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 339,000 ergibt, der um Fr. 25,000 höher ist, als 1923. Neben der vollen Verzinsung des Obligationenkapitals und der reglementarischen Einlage in den Erneuerungsfonds ist die Speisung des Reservefonds mit Fr. 70,000 und eine Abschreibung auf dem Materialkonto mit Franken 50,000 möglich. Auf den 1. Oktober 1924 wurde der Bau der II. Sektion Zollikofen-Bern vollendet, so dass von diesem Datum ab die Züge von Solothurn nach Bern-Bahnhofplatz einfahren konnten.

7. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Bei Fr. 243,000 Einnahmen und Fr. 192,000 Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Franken 51,000, der um rund Fr. 19,000 höher ist als 1923. Die Besserstellung ist einer Einnahmevermehrung von Fr. 16,000 und einer Ausgabenverminderung von Franken 3000 zuzuschreiben. Im Berichtsjahr wird das Unternehmen wieder in der Lage sein, seinen Zinsverpflichtungen auf dem Obligationenkapital nachzukommen, was seit 1920 nicht mehr der Fall war. Der Bau der Rötibrücke über die Aare schreitet derart vorwärts, dass mit der Einführung der S. N. B.-Züge an den Hauptbahnhof Solothurn auf den 1. August 1925 gerechnet werden kann.

8. Langenthal-Jura-Bahn.

Bei gleichbleibenden Ausgaben, die Fr. 168,000 betragen, sind die Einnahmen, infolge der stetig zunehmenden Autokonkurrenz, gegenüber dem Vorjahr neuerdings zurückgegangen, und zwar von Fr. 194,000 auf Fr. 178,000. Der Überschuss von Fr. 10,000 stellt sich somit um Fr. 15,000 ungünstiger als im vorangegangenen Jahr und reicht nicht aus, um die Zinsen auf dem Obligationenkapital zu leisten.

9. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Auch dieses Unternehmen hat einen Rückschlag erfahren, indem die Einnahmen von Fr. 137,000 auf Fr. 130,000 gesunken sind. Die Ausgaben sind mit

Fr. 132,000 gleichgeblieben, so dass sich ein Betriebsdefizit von rund Fr. 2000 ergibt. Der Rückgang beträgt Fr. 7000.

10. Biel-Meinisberg-Bahn.

Man hätte annehmen dürfen, dass, nachdem der Grosse Rat in der Novembersession 1923 zur finanziellen Sanierung und zum Ausbau auf den Trambetrieb Franken 200,000 bewilligt hatte, die Wiedereröffnung des Betriebes dieses Unternehmens im Verlaufe des Jahres 1924 möglich gewesen wäre. Zum Leidwesen der dortigen Bevölkerung ist dies nicht der Fall. Wohl haben die Büttenberggemeinden die ihnen zugemuteten Opfer sofort bereitwillig beschlossen, dagegen lehnte die Stadt Biel im Sommer 1924 in einer Volksabstimmung bei überaus schwacher Beteiligung die zuge dachte Subvention von Fr. 150,000 ab. Der Gemeinderat von Biel beabsichtigt nun die Angelegenheit in zwei getrennten Vorlagen vor den Stadtrat zu bringen, um den Ausbau zu ermöglichen. Eine Beitragsleistung von Fr. 50,000 an die Sanierung der Gesellschaft wurde vom Stadtrat im Dezember 1924 bereits zugestanden. Die Weiterverfolgung der Angelegenheit fällt in das Jahr 1925.

11. Seeländische Lokalbahnen Biel-Täuffelen-Ins.

Bedauerlicherweise hat auch dieses Unternehmen im Berichtsjahr einen Einnahmefall zu verzeichnen, indem die Einnahmen von Fr. 208,000 auf Franken 199,000 zurückgegangen sind, obschon eine Verkehrszunahme auf dem Personenverkehr zu verzeichnen ist. Die Ursache liegt in einer Verschiebung der Abonentenzahl gegenüber der Ausgabe von gewöhnlichen Billetten. Bei Fr. 186,000 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 13,000, der um rund Fr. 8000 geringer ist als im vorangegangenen Jahr. Die Verzinsung der Obligationenschuld kann nicht stattfinden. Die Gesellschaft hat im Herbst 1924 unter Vorlage des Finanz ausweises ein Gesuch an den Regierungsrat, zuhanden des Grossen Rates, gerichtet, der Staat möchte das im Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 21. März 1920 als subventionsberechtigt aufgeführte Projekt der Strecke Nidau-Biel genehmigen und die betreffende Staatsbeteiligung von rund Fr. 200,000 aussprechen. Verschiedener Umstände halber konnte die Angelegenheit im Berichtsjahr dem Grossen Rat noch nicht vorgelegt werden.

12. Tramelan-Tavannes-Bahn.

Das Betriebsergebnis dieses Unternehmens stellt sich um zirka Fr. 3000 günstiger als 1923. Bei Fr. 168,000 Einnahmen und Fr. 147,000 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 21,000.

13. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

Im Gegensatz zum vorgenannten Schwesterunternehmen sind die Einnahmen hier um zirka Fr. 5000 zurückgegangen, als Folge einer Abnahme der Holztransporte. Sie betragen Fr. 123,000. Bei Fr. 117,000 Ausgaben erzielt sich ein Überschuss von Fr. 6000, der um Fr. 3000 kleiner ist als 1923.

14. Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn.

In sehr ungünstiger Weise haben sich die Verhältnisse im abgeschlossenen Jahr bei diesem Bahnunternehmen entwickelt. Die Einnahmen gingen von Franken 357,000 auf Fr. 301,000, d. h. um Fr. 56,000, zurück, während die Ausgaben sich nur um Fr. 4000 auf Franken 303,000 reduzierten. Es ist somit ein Betriebsdefizit von Fr. 2000 vorhanden, gegenüber einem Überschuss von Fr. 50,000 im Vorjahr. Als Ursache dieses grossen Rückganges müssen genannt werden: die sehr schlechte Witterung des letzten Sommers, welche auf den Sonntagsverkehr hemmend gewirkt hat, die stetig zunehmende Autokonkurrenz, die beträchtliche Abnahme der Holztransporte nach Frankreich.

D. Projektierte Bahnen.

Von den im Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 21. März 1920 als subventionsberechtigt anerkannten Eisenbahnen war, mit Ausnahme der im vorangehenden bereits erwähnten Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, bezüglich ihres Anschlusses an den neuen Bahnhof Biel, kein Unternehmen in der Lage, den Finanzausweis zu leisten. Das im Automobil glücklich gefundene Verkehrsmittel, das heute an vielen Orten seinerzeit in Aussicht genommene Bahnen ersetzt, entschädigt die abseits vom Bahnverkehr gelegenen Landesgegenden für die Zurückhaltung, die der Staat, infolge seiner finanziellen Lage, im Bau neuer Bahnen auch in der Zukunft wird üben müssen.

E. Eisenbahnkonzessionen.

Im Jahre 1924 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

7. November 1924: Autokurse Bümpliz-Bern-Ostermundigen.

b) Konzessionserneuerungen.

1. April 1924: Berner Oberland-Bahnen: Autokurs Interlaken-Wilderswil.

c) Konzessionsausdehnungen.

2. April 1924: Automobilverkehr Thun-Stocken-Gürbetal: Ausdehnung der Konzession auf die Strecke (Oberstocken)-Höfen-Amsoldingen.

d) Fristverlängerungen.

9. April 1924: Elektrische Schmalspurbahn Ins-Erlach.
 11. Juli 1924: Eisenbahn Wattenwil-Wimmis, ev. Spiez.
 22. Juli 1924: Elektrische Schmalspurbahn Frutigen-Adelboden.
 4. November 1924: Elektrische Schmalspurbahn Bern-Aarberg-Biel.

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

Die Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

Die Ruderschiffe und Segelboote sind vom kantonalen Aufseher untersucht worden.

Motorboote	54	Schiffe
Ruderboote	677	»
Segelschiffe	13	»
Total	<u>744</u>	<u>Schiffe</u>

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

Brienersee	273	Schiffe
Thunersee	636	»
Aare, Saane, Emme, nebst den kleinen Gewässern .	524	»
Total	<u>1433</u>	<u>Schiffe</u>

3. Schifferpatente.

Bis zum Jahre 1924 wurden insgesamt 137 Schifferpatente verabfolgt.

4. Rechnung.

Einnahmen	Fr. 7759. 15
Ausgaben	» 6670. —
Überschuss	<u>Fr. 1089. 15</u>

Bern, Mai/Juni 1925.

Der Bau- und Eisenbahndirektor
des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 31. Juli 1925.

Test. Der Staatsschreiber i. V.: **Brechbühler.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1924.

№	Name der Bahn	Datum			Kapital			Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebs-eröffnung	Aktien	Obligationen inkl. Bundesdarlehen und Staatsvorschüsse	Total	Nominell	Buchwert
I. Normalspurbahnen.									
Fr. Fr. Fr. Fr. Fr.									
1	Emmentalbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	3,820,500	3,000,000	6,820,500	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	790,000	790,000
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,200,000	227,000	1,427,000	400,000	400,000
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	500,000	2,337,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. et 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,845,537	3,845,537	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	3,965,500	2,000,000	5,965,500	2,156,500	2,154,750
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	1,234,500	699,400	1,933,900	859,000	859,000
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	—
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	6,000,000	7,280,000	13,280,000	3,155,000	3,155,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899	14. VIII. 1901	2,770,000	6,828,075	9,598,075	1,724,500	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	5,223,131	8,026,631	2,184,000	2,184,000
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	482,500	1,582,500	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	1,113,800	393,000	1,506,800	807,200	807,200
12	Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898	2,475,000	700,000	3,175,000	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	3,037,463	4,767,463	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	3,330,600	2,500,000	5,830,600	474,000	474,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905	1. VI. 1908	2,643,000	651,462	3,294,462	1,768,500	1,768,500
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzsee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899)	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1886	59,783,500	120,022,715	179,806,215	14,114,000	13,982,481
17	Huttwil-Eriswil	5. X. 1911	26. V. 1913	1. IX. 1915	520,000	49,160	569,160	195,000	195,000
					Total				
					97,326,900	156,439,443	253,766,343	31,181,700	30,998,732
II. Schmalspurbahnen.									
1	Trametan-Tavannes	28. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	605,000	70,000	675,000	210,000	140,000
	Elektrifikation	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	1,360,000	330,000	1,690,000	352,000	350,000
3	Bern-Worb	23. XII. 1896	20. IX. 1897	—	—	—	—	—	—
	Montreux-Berner Oberland	22. XII. 1906	26. II. 1908	21. X. 1898	751,200	865,200	1,616,400	358,560	358,560
4	Zweisimmen-Lenk	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	8,275,000	16,178,650	1,500,000	1,500,000
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	900,000	400,000	1,300,000	463,500	463,500
6	Trametan-Breuleux-Noirmont	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	—	—	—	—	—
	Worbentalbahn	22. XII. 1905	22. III. 1907	16. XII. 1913	1,465,000	—	1,465,000	868,000	868,000
7	Mett-Meinisberg	6. IV. 1911	26. IX. 1921	—	—	—	—	—	—
8	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	22. XII. 1909	18. IX. 1911	25. VIII. 1913	1,486,750	131,400	1,618,150	880,000	880,000
9	Oberaargau-Seeland	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	711,600	90,000	801,600	259,200	259,200
10	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	24. IV. 1912	—	—	—	—	4,615	4,615
11	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	18. XI. 1912	—	—	—	—	25,000	25,000
12	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	11. III. 1918	4. XII. 1916	2,112,500	653,707	2,766,207	1,035,500	1,035,500
13	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,540,500	2,775,350	7,315,850	2,094,000	2,094,000
14	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	999,000	2,871,000	402,500	402,500
			19. IX. 1916	6. X. 1917	957,000	340,947	1,297,947	567,500	567,500
				10. X. 1913	1,700,000	1,600,000	3,300,000	163,000	162,825
					Total				
					26,395,200	16,531,604	42,926,804	9,213,375	9,111,200
Gesamttotal					123,722,100	172,971,047	296,693,147	40,395,075	40,109,932

