

Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Bösiger, W. / Guggisberg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1929)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-417108>

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 1929.

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

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Das Berichtsjahr war eine Zeit grosser Tätigkeit im öffentlichen Bau- und Verkehrswesen des Kantons, auf dem Gebiete des Hoch- wie des Tiefbaues.

Im **Hochbau** stand schon seit Jahren eine Anzahl grosser staatlicher Bauten in programmgemässer Ausführung oder Vorbereitung. In Ausführung standen im Berichtsjahr an bedeutenderen Neubauten die chirurgische Klinik, die Instandstellung und Neueinrichtung der Staatsgebäude am Münsterplatz in Bern, eine neue Scheune nebst Schweinestall in Oeschberg, die Erweiterung und Wasserversorgung der Irrenanstalt Bellelay.

Aus dem Vorbereitungs- in das Ausführungsstadium gelangten die Neubauten für eine Anzahl von Hochschulinstituten in Bern, sowie der Ausbau der Erziehungsanstalt in Brüttelen. Für diese beiden Objekte hat der Grosse Rat am 22. und 14. Mai 1929 die nötigen Kredite bewilligt.

Im Studium sind Projekte für den Bau einer alpwirtschaftlichen Schule im Oberland, für den Ausbau

der Erziehungsanstalt Aarwangen, der Strafanstalt Hindelbank, der jurassischen Lehrinstitute in Pruntrut.

Neben den erwähnten grossen Objekten ging die Ausführung vieler weniger kostspieliger, aber an ihrem Ort nicht minder notwendigen und bedeutungsvollen Bauten im ganzen Kanton herum vor sich. Hierzu gehört insbesondere die allmähliche Instandstellung und Neueinrichtung der Gebäude der Bezirksverwaltungen, von denen die meisten ein hohes Alter haben und der Anpassung an neuere Bedürfnisse oft dringend bedürfen. Hier und dort sind solche Arbeiten speziell infolge Organisationsänderungen in der Verwaltung nötig geworden.

Nicht minder wurde auch dem Unterhalt der Staatsgebäude Aufmerksamkeit geschenkt.

Im **Strassenwesen** beschäftigt den Staat heutzutage weniger der Bau neuer Strassen als vielmehr der Ausbau und die Anpassung des bestehenden Strassenetzes an die Anforderungen des modernen Verkehrs. Es fehlt zwar auch nicht an Bestrebungen für grosse Neubauten, aber vom Standpunkt der allgemeinen

Verkehrsinteressen aus betrachtet, ist der Ausbau der bestehenden Hauptstrassen dringlicher.

Für den **Strassenausbau** — in erster Linie auf den Hauptdurchgangsstrassen und auch in Ortsdurchfahrten — konnte dank der erstmaligen Benzin Zollzahlung für die Jahre 1925—1928 wesentlich mehr als bisher geleistet werden. Wenn trotzdem der Fortschritt, gemessen an der Länge der fertigen Strassenstrecken, vielleicht, nicht dementsprechend gross erscheinen möchte, so ist in Betracht zu ziehen, dass der Strassenausbau meist mit Entwässerungen, Verbreiterungen, Kurven- und Gefällsausgleichungen verbunden ist und der Verkehr mit Lastwagen besonders gute Ausführung verlangt. Da der Strassenkörper wie der Belag von starker, undurchlässiger Beschaffenheit sein muss, kommt der Strassenausbau öfters einem Neubau gleich und bedingt demgemäss sehr hohe Kosten.

Auch die **Instandhaltung** der einmal ausgebauten Strassen bedarf aller Aufmerksamkeit; alle Schäden müssen unverzüglich ausgebessert werden, sonst greifen sie weiter und wachsen.

Das nämliche gilt vom **Unterhalt** der übrigen Strassen. Die Ansprüche der Strassenbenützer an die Strassen und an einen guten Zustand derselben sind heute so gross wie nie zuvor; der geringste Mangel ruft der Kritik und wird bei vorkommendem Verkehrsunfall sofort zum Gegenstand einer Entschädigungsklage gegen den Strasseneigentümer gemacht. Es ist keine Frage, dass der Strassendienst an den Fleiss und die Intelligenz des Personals die grössten Ansprüche stellt.

Im **Wasserbau** waren es in der letzten Zeit in der Hauptsache die Berggewässer des Oberlandes und der oberen Teile der Ämter Seftigen und Schwarzenburg und des Emmentales, welche den Wasserbaukredit am meisten in Anspruch nahmen. Man könnte glauben, die gefährlichsten Gewässer seien durch die seit Jahrzehnten durchgeführten Verbauungen und Korrekturen gezähmt und unschädlich gemacht, und im allgemeinen haben die erstellten Schutzwerke ihren Zweck auch durchaus erfüllt und haben gehalten, was von ihnen erwartet wurde. Doch nirgends ist die Gefahr von Überraschungen so gross, wie am Wasser. In trockenen Zeiten harmlose Gräben und Bäche schwellen bei Hochgewittern, Schneeschmelzen oder langandauerndem Regenwetter plötzlich zu reissenden Wildwassern an und bringen Zerstörungen und Schaden. Im Berichtsjahre verlief die Schneeschmelze noch glimpflich und Hochgewitter waren wenige. Das Schädenvollste ereignete sich im Quellgebiet des Fallbaches zu Blumenstein und des Feissibaches zu Stocken. Auch die Wildbäche am Südhang des Brienersees brachten Gewitterschaden. An andern Berg- und Talgewässern, wie an der Aare zwischen Thun und Uttigen, an der Simme im Simmenthal usw., ist die Ausführung neuer bedeutender Bauten notwendig geworden. Für die Verbauung des Steinengrabens bei Bowil, der Lüttschinnen zu Lauterbrunnen und des Diessbaches nebst Zuflüssen zu Oberdiessbach, welche im Vorjahr grossen Schaden angerichtet hatten, bewilligte der Grosse Rat am 14. Mai 1929 Kantonssubventionen von zusammen Fr. 202,850.

Ein besonderes Unternehmen für sich bildet die II. Juragewässerkorrektion, die noch Gegenstand interkantonalen Verhandlungen ist.

Das **Gesamtbudget** der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1929 betrug ohne die Spezialrubriken Irrenanstalten, Automobilsteuer, Benzin Zoll und Juragewässerkorrektion I, Schwellenfonds, an Reinausgaben. Fr. 5,867,535. —
die Rechnung beträgt » 6,260,792. 93

somit Mehrleistungen Fr. 393,257. 93

entsprechend zwei Zahlungen von zusammen Fr. 299,976. 95 für das kantonale Frauenspital und die neuen Hochschulinstitute gemäss den vom Grosse Rat genehmigten Bauprogrammen, sowie durch Bewilligung eines Nachkredites von Fr. 100,000 für Herstellungsarbeiten infolge Wasserschaden an Strassen.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Ausgaben auf:

1. Irrenanstalten (Irrenfonds) . . .	Fr. 243,068. 50
2. Automobilsteuer.	» 3,093,000. 26
3. Benzin Zoll 1925—1928	» 3,031,519. 36
4. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds	» 51,496. 61

Total Fr. 6,419,084. 73

Auf die ordentlichen Budgetkredite und auf die Spezialrubriken wurden somit zusammen verausgabt Fr. 12,679,877. 66.

Die **Verpflichtungen** für beschlossene, aber noch nicht ausgeführte Bauten haben im Hochbau infolge der erwähnten Bewilligungen für die neuen Hochschulinstitute und die Erziehungsanstalt Brüttelen zugenommen, im Strassen- und Wasserbau abgenommen.

Zeitraubende Arbeiten verursachten die **Hoch-, Strassen- und Wasserbaupolizeigeschäfte**, sowie die verschiedenen **Reglemente und Alignementspläne**, die in grosser Zahl zu behandeln waren. Leider wird oft unterlassen, solche Erlasse vor ihrer Annahme durch die Gemeinden im Entwurf zur Prüfung einzureichen und müssen nicht selten abgeändert werden. Eine Vorprüfung ist sehr angezeigt.

Im **Beamten- und Angestelltenpersonal** ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Arbeitspersonals bei der «Suva» kam eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,717,100 zur Anrechnung. Die Prämie betrug für Betriebsunfälle Fr. 36,027, für Nichtbetriebsunfälle Fr. 15,960. 20, zusammen Fr. 51,987. 20. Die Prämiensätze betragen 14 ‰ für das Wegmeister- und Regiepersonal und 2 ‰ für das technische Personal, die Nichtbetriebsprämie 6 ‰ bzw. 4 ‰. Eine Reduktion der Betriebsprämie tritt mit dem 1. Januar 1930 in Kraft.

Die Leistungen der Anstalt betragen ohne Arzt und Apothekerkosten und ohne die 33 zurzeit hängigen Rentenfälle Fr. 24,990. 25.

Die **Haftpflichtversicherung** für Drittmannschäden bei der Unfallversicherungs-Gesellschaft Winterthur ist infolge der vielen Autounfälle in vermehrter Masse zu Entschädigungsleistungen herangezogen worden.

Für Details zum ganzen Abschnitt A wird auf die nachfolgenden Spezialabschnitte und Zusammenstellungen verwiesen.

B. Gesetzgebung.

Zwei wichtige Dekrete sind zur Behandlung gekommen, nämlich:

1. betreffend die **Umlegung von Baugebiet**,
2. betreffend **Förderung der Grundbuchvermessung**.

Das letztere ist im Abschnitt «Vermessungswesen» besprochen, auf den hier verwiesen wird.

Das erstere hat nach gründlicher Behandlung am 20. Mai 1929 die Genehmigung des Grossen Rates erhalten. Es hat zum Zweck, den Gemeinden eine rationelle Überbauung unzweckmässig gestalteter Baugebiete zu ermöglichen, wie § 19, Abs. 2, des Gesetzes vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und von baupolizeilichen Vorschriften vorsieht. Es ermächtigt die Gemeinden, im Rahmen der in ihm aufgestellten Grundsätze entsprechende Reglemente aufzustellen, die dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht werden müssen.

Die Vorschriften des Dekretes sind so eingehend, dass die Aufstellung solcher Reglemente keine besonderen Schwierigkeiten bereiten wird. Es sind auch bereits einzelne Gemeinden daran gegangen, von dem ihnen durch das Dekret gewordenen Recht Gebrauch zu machen, ein Beweis dafür, dass es einem praktischen Bedürfnis entspricht.

Zu erwähnen ist ferner das Dekret vom 23. Mai 1929 über das **Strassenverkehrsamt**. Durch dasselbe ist das Verkehrswesen einheitlich diesem Amte unterstellt worden. Das Amt selbst ist der Polizeidirektion angeschlossen. In der Behandlung und Ordnung des Strassenverkehrs wirkt die Baudirektion nur innerhalb der Verwaltung, aber immer dann mit, wenn es sich um Angelegenheiten handelt, die den Strassenbau, den Zustand der Strassen oder die Belastungsmöglichkeit der Strassen und Brücken betreffen. Die Verfügungen erfolgen einheitlich vom neuen Amt aus.

Ein wichtiger Erlass, der alle Kantone stark berührt, bildet der Bundesbeschluss vom 21. September 1928 betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen, der aber erst nach Ablauf der Referendumsfrist, 1. Januar 1929, in Kraft getreten ist. Gestützt auf denselben ist den Kantonen dann im Jahre 1929 der ihnen für die Jahre 1925—1928 zukommende Benzinzollanteil ausgerichtet worden.

C. Hochbauwesen.

I. Für den **Unterhalt der Staatsgebäude** (Budget X. C. 1—5) wurden im Berichtsjahre ausgegeben:

Rubriken		Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Amtsgebäude	400,000. —	400,000. 55
2	Pfarrgebäude	95,000. —	95,004. 45
3	Kirchengebäude.	7,000. —	3,670. 35
4	Öffentliche Plätze	3,000. —	2,988. 60
5	Wirtschaftsgebäude	30,000. —	29,999. 15
6	Pfrund- und Kirchenchorloskauf Wohlen/Bern	25,000. —	25,000. —
Total		560,000. —	556,663. 10

Minderausgaben Fr. 3336. 90. Die Ausführung dieser Arbeiten erfolgte auf Grund der durch den Regierungsrat genehmigten Jahresprogramme.

Grössere Arbeiten an **Amtsgebäuden** sind folgende zu erwähnen:

Instandstellung des Stiftgebäudes in Bern	Fr. 65,000
Botanischer Garten Bern	» 10,000
Militäranstalten, Unterhalt und Kanalisation	» 56,000
Irrenanstalten Bellelay, Waldau und Münsingen	» 40,000
Hindelbank Strafanstalt, Fassadenrenovation	» 6,500
Betriebungsamt Bern-Stadt, neue Einrichtungen	» 5,000

An den **Pfarrgebäuden** in Affoltern, Bümpliz, Frutigen, Limpach, Ligerz, Meiringen, Nidau, Signau, Siselen, Tramelan, Wynau, Walperswil, Gsteig bei Interlaken, Bern Herrengasse 5 und 9, und Bätterkinden wurden grössere Arbeiten durchgeführt.

An **Wirtschaftsgebäuden** sind bedeutende Arbeiten gemacht worden in Hindelbank (Scheune); Gartenbauschule Oeschberg, Hofwilgut; Köniz Schlossgut und Schattig Landorf; Lützelflüh Pfrundscheune; Rüscheegg Pfrundscheune; Rütli Grossviehstall; Sonvilier Anstaltsscheune.

Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit wurden die Arbeiten womöglich in der Winterszeit ausgeführt.

II. Für **Neu- und Umbauten** des Staates, Budget X. D. 1 und 2, wurden verausgabt:

Rubriken		Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1.	Für Gebäude aller Art, ohne Irrenanstalten	900,000. —	899,905. 20
	Amortisationen gemäss Grossratsbeschlüssen vom 15. IX. 1925, Bern, Frauenspital, Restzahlung		99,976. 95
	vom 22. V. 1929, Bern, Hochschulinstitute, Erstzahlung	200,000. —	
		299,976. 95	200,000. —
		1,199,976. 95	1,199,882. 15
2.	Für Irrenanstalten (Spezialfonds)	200,000. —	
	Krediterhöhung Wasserversorgung Bellelay, Grossratsbeschluss 14. V. 1929	118,000. —	243,068. 50
Total		1,517,976. 95	1,442,950. 65

Die Verwendungen auf X. D. 1 betreffen Neu- und Umbauten in Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäuden, Hochschulinstituten, Seminarien, Unterrichts- und Erziehungsanstalten, technischen, land- und hauswirtschaftlichen Schulen, Frauenspital, wie folgende Tabelle zeigt:

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1929		Gesamtkosten bis Ende 1929		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht.	45,000	—	44,162	65	44,162	65	
40 verschiedene Bauten unter Fr. 20,000	186,050	90	133,644	35	160,893	80	Restzahlung 1930
Meiringen Amthaus, Umbau	105,000	—	27,541	45	77,541	45	Restzahlung 1930
Bern, chirurgische Klinik, Neu- und Umbau . . .	2,200,000	—	500,000	—	854,800	20	Im Bau
Bern, Bureauverlegungen der kantonalen Verwaltung.	165,000	—	149,000	—	149,000	—	Restzahlung 1930
Thorberg, Anstalt, elektrische Küche	23,500	—	23,500	60	23,500	60	Erledigt
Bern, Stift, Fassadenherstellung	35,000	—	27,056	15	35,056	15	Erledigt
Bern, Hochschulinstitute, Neubauten	950,000	—	200,000	—	125,606	30	Im Bau
Bern, Frauenspital, Erweiterung	724,000	—	99,976	95	723,976	95	Erledigt
			1,204,882	15			
Abzüglich Beitrag aus <i>Unterstützungsfonds</i> für Erlach, Anstalt			5,000	—			
Total			1,199,882	15			

Unter den 40 verschiedenen Objekten figurirt die Elektrifikation der Küchen im Seminar Hofwil, in der Molkereischule Rütli, in der Strafanstalt Thorberg und in der Erziehungsanstalt Landorf mit zusammen Fr. 71,242. 60. Der Umbau und die Erweiterung des Amthauses Meiringen sind bis an die Giebelbemalung ausgeführt. Die Abrechnung erzielt Baukosten im Betrage von Fr. 104,957. 70.

Auf Rubrik X. D. 2, **Irrenanstalten**, waren die **Verwendungen** folgende:

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1929		Gesamtkosten bis Ende 1929		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Bellelay, Pavillonbauten für Frauen und Männer, je Fr. 200,000	400,000	—	150,561	90	244,158	65	4. Baujahr
Wasserversorgung	160,000	—	91,919	50			
Waldau, Pfründerhaus.	—	—	1,677	25	288,017	45	
Waldau, Kanalisation	290,000	—	—	—			
			244,158	65			
Abzüglich:							
Einnahmen aus Kanalisationseinkäufen für die Waldau			1,090	15			
Reinausgaben			243,068	50			

Die neuen Pavillons in Bellelay waren bis Ende des Jahres im Rohbau fertig eingedeckt. Der Ausbau fällt ins Jahr 1930.

Von der Wasserversorgungsanlage waren bis Ende des Berichtsjahres die Quellfassung, die Pumpstation, wo sie die Leitungen zum Reservoir fertig erstellt.

Die nachstehende Aufstellung gibt zusammenfassend über die wichtigeren Bauvorgänge der Rubrik X. D. 1 und deren Spezialrubriken in finanzieller Beziehung nähern Aufschluss.

1. Es betrug der Budgetkredit pro 1929 X. D. 1	900,000.—	
Bewilligte Nachtragskredite:		
Bern, Hochschuleninstitute, Neubauten	200,000.—	
Bern, Frauenspital, Erweiterung	99,976.95	
	<hr/>	299,976.95
2. Aus den Überschüssen der Rechnung pro 1928 konnten folgende Beträge für dringende Bauarbeiten in Reserve gestellt werden:		1,199,976.95
G. R. B. 14. V. 1929, Brüttelen, Anstalt, Neubauten.	189,228.—	
R. R. B. 6. V. 1929, Bern, Stift und Tschärnerhaus	34,500.—	
R. R. B. 16. IV. 1929, Reserve für verschiedene Bauarbeiten	181,272.—	
R. R. B. 4. I. 1929, Reserve für verschiedene Bauarbeiten	102,500.—	
G. R. B. 15. XII. 1928, Oeschberg, Gutsverwaltung, Neue Garbenscheune .		
usw.	110,000.—	617,500.—
	<hr/>	<hr/>
Total verfügbarer Kredit und Reserven.		1,817,476.95

Die im **Jahre 1929** ausgeführten Bauarbeiten beanspruchten die oberwähnten Kredite und Reservestellungen wie folgt:

a) Bauausgaben gestützt auf die ergangenen Beschlüsse vom 27. 11. 1928 nach Bauprogramm pro 1929.	899,905.20	
b) Bewilligte Kredite für die neuen Hochschuleninstitute und das Frauenspital.	299,976.95	
c) Bauausgaben pro 1929 gestützt auf oberwähnte Reservestellungen.	276,294.—	
	<hr/>	1,476,176.15
Ferner Bauausgaben auf verschiedene Spezialrubriken:		
Bern, chirurgische Klinik, Neu- und Umbau	760,909.—	
Bern, Hochschuleninstitute, Neubauten	97,721.65	
Tessenberg Z. E. A., Neubauten	14,424.15	
Bern, Bureauxverlegungen der kantonalen Verwaltung	175,889.85	
Rütti, Molkereischule, Erweiterung, Neu- und Umbauten.	95,776.20	
Bern, Stift, Renovation	17,121.15	
Hausmatten, Vorweide, neues Wohnhaus.	44,072.85	
Wohlen, Pfarrhaus, Neubau	3,819.90	
	<hr/>	1,209,734.75
Total Ausgaben für ausgeführte Bauarbeiten pro 1929		2,685,910.90

Demgegenüber stehen folgende Aktivposten:

1. Verfügbarer Kredit und Reserven, wie oben.	1,817,476.95	
2. Beschlussmässig geleistete Amortisationen pro 1929:		
Bern, chirurgische Klinik, Neu- und Umbau.	500,000.—	
Bern, Hochschuleninstitute, Neubauten	200,000.—	
Bern, Bureauxverlegungen	184,000.—	
Bern, Stift, Renovation	62,056.15	
	<hr/>	946,056.15
Somit Überschuss an Amortisationen des Jahres 1929		2,763,533.10
		<hr/>
		77,622.20

Bemerkungen zu den einzelnen Posten vorstehender Aufstellung.

Brüttelen, Erziehungsheim für Mädchen. Neu- und Umbauten. Durch Grossratsbeschluss vom 14. Mai 1929 wurden für diese längst in Aussicht genommenen wirklich dringenden Neu- und Umbauten Fr. 189,228 bewilligt. Dazu kommt der sogenannte Aebifonds mit Fr. 275,771.40. Es ist dies ein Vermächtnis des verstorbenen Herrn Johann Aebi, sel., gewesener Privatier in Bern. Mit den Bauarbeiten wurde Mitte September 1929 begonnen. Ende Dezember 1929 war der Erweiterungsbau zum Aufrichten des Dachstuhls fertig. Die

Bauleitung liegt in den Händen der Architekten Stettler & Hunziker in Bern.

Bern. Stiftgebäude und Tschärnerhaus. Die Reservestellung von Fr. 34,500 ist speziell bestimmt für den Ausbau des Souterrains des Stiftgebäudes, sowie Neueinrichtung des Konferenzzimmers und weitere bauliche Veränderungen im Tschärnerhaus.

Bei der Reserve für verschiedene Bauten Fr. 181,272 und Fr. 102,500, handelt es sich um kleinere Umbauarbeiten und Neueinrichtungen in 37 Staatsgebäuden des ganzen Kantons. Die Bewilligung für diese Arbeiten im Totalbetrage von Fr. 318,272 erfolgte auf Rechnung

1928. Die Arbeiten sind im vollen Gange und werden 1930 abgerechnet.

Oeschberg. Gutsverwaltung. Garbenscheune und Schweinestallungen. Die Ausführung der Bauarbeiten erfolgte 1929. Die Bauleitung besorgte Herr Architekt H. Egger in Langenthal. Die Schlusszahlung und Abrechnung fällt ins Jahr 1930. Nach der provisorischen Abrechnung bewegen sich die Kosten im Rahmen des bewilligten Kredites.

Bern. Chirurgische Klinik. Im Berichtsjahre wurde der Rohbau fertig erstellt. Der Innenbau ist im vollen Gange. Die Fertigstellung des Neubaus und Übergabe desselben wird im Jahre 1930 erfolgen. Ebenso die Abrechnung. Ein detaillierter Bericht über den Bauvorgang wird im nächstjährigen Jahresbericht erscheinen.

Bern. Hochschulinstitute. Der Grosse Rat beschloss am 22. Mai 1929 den Bau der neuen Hochschulinstitute, für welche er ausser dem Erlös aus dem Verkauf der alten Kavalleriekaserne an die Eidgenossenschaft im Betrage von Fr. 1,800,000 weitere Fr. 950,000 bewilligte. In den neuen Hochschulbauten werden untergebracht: das chemische Laboratorium, das pharmazeutische Institut, das zoologische Institut, das mineralogische Institut, das gerichtsmmedizinische Institut.

Mit dem Bau, der Gelegenheit zur Beschäftigung von Arbeitslosen gab, wurde anfangs Dezember 1929 begonnen. Die durchschnittliche Anzahl der Arbeiter während des Winters betrug 90—100 Mann. Der Rohbau wird Ende September 1930 fertig erstellt sein. Der milde Winter begünstigte das Fortschreiten der Arbeiten.

Tessenberg. Z. E. A. für Jugendliche. Die provisorische Abrechnung ergibt, dass sich die Baukosten im Rahmen des bewilligten Kredites bewegen. Im Berichtsjahre waren noch einige Saldozahlungen an Unternehmer zu leisten. Die Schlusszahlung und die endgültige Abrechnung erfolgt 1930.

Bern. Staatsgebäude am Münsterplatz. Bureauxverlegungen. Nachdem die Finanzdirektion am 31. Mai 1929 in die umgebauten Gebäude Münsterplatz 10/12 einziehen konnte, wurde durch das Kantonsbauamt mit dem Innenumbau des Stiftes begonnen. Der Forst- und Landwirtschaftsdirektion wurden die frei werdenden Räume, Herrengasse 1 und Münsterplatz 3 c, zugewiesen, die Armendirektion ist nun zweckmässig im Untergeschoss und Erdgeschoss des Mittelgebäudes untergebracht und die Direktion des Innern in den ersten Stock verlegt. Die Räume der Unterrichtsdirektion wurden ebenfalls verändert. So ist das Stift nun grösstenteils renoviert und den Bedürfnissen der Verwaltung entsprechend eingerichtet. Eine zentrale Telefonverwaltung, der alle Direktionen am Münsterplatz angeschlossen sind, wurde im Tscharnerhaus erstellt. Die Abrechnung dieser Umbauten erfolgt 1930; die Baukosten bewegen sich auf Grund der provisorischen Abrechnung im Rahmen des bewilligten Kredites.

Rütti. Molkereischule. Erweiterungsbauten. Die Abrechnung für diese Bauten liegt vor. Die Hauptposten hieraus sind folgende:

1. Lehr- und Konvikttgebäude	Fr. 132,510. 35
2. Laboratoriumsgebäude	» 156,260. 85
3. Käsereigebäude	» 24,037. 75
4. Kesselhausgebäude	» 65,536. 15
5. Transformatorenhaus	» 6,576. 95
6. Ladeneinbau	» 10,184. 15
7. Allgemeine Unkosten, wie Bauführerbesoldung, Ingenieur- und Architektenhonorare, Kanalisationseinkauf an die Gemeinde Zollikofen etc.	» 50,252. 45
Total	Fr. 445,358. 65

Die Baukosten bewegen sich im Rahmen des Kostenvoranschlages und des bewilligten Kredites.

Bern. Stiftgebäude. Instandstellung der Platzfassade. Die im Berichtsjahre erfolgte Abrechnung dieser Arbeiten weist einen Baukostenbetrag von Fr. 101,497. 90 auf. Die Kosten sind auf Rubrik X. C. 1 und X. D. 1 verteilt. Das Tiefbauamt der Stadt Bern leistete an die Kosten des Trottoirs einen Beitrag von Fr. 1500. Der zur Verfügung stehende Kredit von Fr. 101,500 wurde nicht überschritten. Es sei auf den Jahresbericht 1928 verwiesen.

Hausmattern. Vorweide. Neubau. An Stelle des baufällig gewordenen Wohnhauses mit Scheune und Stallungen auf der von der Schule Rütli von der Domänendirektion gepachteten Vorweide wurde im Berichtsjahre ein Neubau erstellt. Die Schlussabrechnung erfolgt im Jahre 1930.

Wohlen. Pfarrhaus-Neubau. Auf Veranlassung der Finanzdirektion, die für Neubau oder Abtretung der Pfrund Wohlen mit der Kirchgemeinde Wohlen verhandelte, erhielt die Baudirektion Auftrag, Pläne und Kostenanschlag für einen Neubau aufzustellen. Damit wurde Architekt W. Wittwer in Bern betraut. Der Kostenanschlag beträgt Fr. 75,000. Hieran leistet die Kirchgemeinde Wohlen Fr. 25,000 mit der Verpflichtung, das Gebäude nach Fertigstellung zu übernehmen. Mit dem Abbruch des alten Gebäudes wurde anfangs Oktober 1929 begonnen. Ende Dezember war das Mauerwerk des ersten Stockes zum Aufrichten des Dachstuhles bereit. Die Abrechnung erfolgt 1930.

Hängige Verpflichtungen für bewilligte, aber noch nicht ausgeführte Bauten bestehen zu Lasten der Budgetrubrik D, nach ergangenen Beschlüssen, auf 1. Januar 1930 folgende:

auf D. 1 allgemeine Neu- und Umbauten	Fr. 4,804,897. 95
auf D. 2 Irrenanstalten	» 1,404,659. 05
Total	Fr. 6,209,557. —

Für diese Verpflichtungen ist, nebst den zugesicherten Beiträgen von Bund, Kanton und Gemeinden, Erlös aus dem Verkauf der alten Kavalleriekaserne in Bern, Beitrag aus dem sogenannten Aebifonds für Brüttelen Erziehungsheim, den gemachten Reservestellungen auf Rechnung 1928 und durch die eingestellten Amortisationsquoten aus Rubrik D. 1 und 2 bis zum Jahre 1935, Deckung vorhanden.

Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden und Korporationen.

Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität, der Forsten, des Kirchen- und Armenwesens, hatte die Baudirektion als technische Beratungsstelle 79 Geschäfte dieser Art, Pläne, Devise und Abrechnungen, zu begutachten.

Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne usw.

Gemäss Art. 7, 9 und 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 genehmigte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion und den Mitbericht anderer beteiligter Verwaltungen folgende Gemeindeerlasse:

Bern, Alignementsplan Weissenbühl-Knüslihübel;
 Bern, Alignementsplan für das Wylerfeldquartier;
 Ittigen, Kanalisationsreglement;
 Steffisburg, Reglement betreffend Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze;
 Courrendlin, Alignementsplan, Abänderung;
 Wohlen, Baureglement;
 Zwieselberg, Wasserversorgungsreglement;
 Müntschemier, Wasserversorgungsreglement;
 Rüegsau, Kanalisationsreglement;
 Bern, Tarif über den Bezug von Gebühren über die baupolizeilichen Verrichtungen;
 Muri, Baureglement;
 Bern, Alignementsplan für den südwestlichen Stadtbezirk obenans; Modifikation;
 Interlaken, Alignementsplanabänderung, beim Hotel Alpenblick an der oberen Bönigstrasse;
 Wangen, Alignementsplan 2, für die Vorstadt Beundenquartier;
 Wangen, Reglement über die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei der Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze;
 Montsevelier, Wasserreglement;
 Duggingen, Wasserversorgungsreglement;
 Brienz, Kanalisationsreglement, Abänderung;
 Langenthal, Alignementsplan Nr. 998, Abänderung;
 Bern, Alignementsplan Elfenu-untereres Murifeld, Abänderung beim Säuglingsheim;
 Delsberg, Alignementsplan, Abänderung;
 Worben, Baureglement;
 Bern, Helvetiaplatz, Alignementsplan;
 Münsingen, Kanalisationsreglement;
 Kehrsatz, Wasserversorgungsregulativ;
 Oberhofen, Baureglement; Nachtrag;
 Saanen, Baureglement, Abänderung;
 Muri, Alignementsplan I, Mettlen-Elfenu-Villette; Abänderung;
 Loveresse, Wasserreglement;
 Pieterlen, Elektrizitätsreglement;
 Ittigen, Bauordnung;
 Spiez, Alignementspläne, Abänderung im Schachen und im Bohl;
 Langenthal, Alignementsplan Nr. 971, Abänderung über die Schulhausstrasse;
 Langenthal, Alignementsplan Nr. 983 über die Oberhardstrasse;
 Laufen, Kanalisationsreglement;

Ostermundigen, Bauordnung, Zusatz;
 Aegerten, Baureglement;
 Busswil, Wasserversorgungsreglement;
 Bärigen, Baureglement;
 Bärswil, Wegreglement;
 Biel, Alignementsplan für den Kreuzplatz Biel-Madretsch, Abänderung;
 Eriswil, Wasserversorgungsreglement;
 Biel, Alignementsplan Mühlefeld;
 Thun, Alignementsplan über die Seeallmend;
 Thun, Alignementsplan für die Burgstrasse;
 Unterseen, Kanalisationsreglement;
 Bolligen, Alignementsplan, Abänderung beim Friedhof.

Hochbaupolizei.

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

Leubringen, Garagebau Fr. Gribi, Abweisung des Rekurses Gribi gegen den Bauabschlag der kantonalen Baudirektion;
 Bern, Bauvorhaben der Baugesellschaft Aebischlössli A.-G., Entscheid betreffend Rekurs gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Saanen, Bauvorhaben Gerber-von Grünigen, Abweisung des Rekurses des Gemeinderates gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Laufen, Bauvorhaben A. Imhof, Entscheid betreffend Rekurs gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Bern, Garagebau der Urbaria A.-G., Abweisung des Rekurses Dr. Kocher gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Köniz, Bauvorhaben der Gartenstadt Bellevue A.-G. am Gurten, Abweisung des Rekurses der Frau E. Isaak-Mauch gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Biel, Bauvorhaben Gebr. Fischer, Abweisung des Rekurses Nicolet gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Bern, Beundenfeldstrasse, Gasreglerstation, Abweisung des Rekurses des Gaswerk Bern gegen den Entscheid der kantonalen Baudirektion;
 Bern, Helvetiastrasse, Bauvorhaben Steiger A.-G., Museumstrasse, Abweisung des Rekurses des E. Winter gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Bern, Maulbeerstrasse, Bauvorhaben der Librairie Edition S. A., Abweisung des Rekurses und Erteilung der Baubewilligung;
 Interlaken, Bauvorhaben Chr. Amacher, Abweisung des Rekurses Amacher gegen den Bauabschlag des Regierungsstatthalters;
 Ringgenberg, Bauvorhaben Fr. Borter, Abweisung des Rekurses G. Schmocker gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Bern, Bauvorhaben Ramseyer, Streun & Cie., Abweisung des Rekurses gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
 Bern, Bauvorhaben Plüss, teilweise Abweisung des Rekurses von Fürsprech Lüscher gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters;

Bern, Beaulieustrasse/Hochfeldstrasse, Bauvorhaben Hofer & Ruchti, Abweisung des Rekurses von G. Iseli gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters.

Eine bedeutende Anzahl anderer Geschäfte dieser Art sind von der Baudirektion gemäss §§ 11 und 12 des Baudekrets vom 13. März 1900 erledigt worden.

D. Strassenwesen.

A. Strassenunterhalt, Budgetkredit X. E. 1—5. Budget und Rechnung ergeben folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	1,910,000. —	1,910,000. —
2	Ordentlicher Strassenunterhalt	1,000,000. —	1,000,074. 48
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	450,000. 75
4	Brandversicherung von Brücken usw.	2,000. —	2,315. 52
5	Automobilbetrieb	30,000. —	30,000. —
		3,292,000. —	3,392,677. 10

Mehrleistungen Fr. 100,677. 10 zur Behebung von Wasserschaden. Durch Regierungsratsbeschluss vom 6. August 1929 wurden dafür Fr. 100,000 auf Rubrik X. E. 3 bewilligt.

Rubrik X. E. 1 umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf den Staatsstrassen und auf denjenigen Gemeindestrassen IV. Klasse, für welche der Staat nach Gesetz vom 20. November 1892 den Wegmeisterdienst besorgt oder Entschädigungen leistet. Auf letztere Strassen entfallen von den Gesamtkosten der Rubrik 1 rund Fr. 310,000.

Auf Ende 1929 betrug die Anzahl der Oberwegmeister 21. Verstorben ist im Berichtsjahr nach kurzer Krankheit der Oberwegmeister des Amtes Burgdorf, Alfred Trachsel in Lyssach, dessen Stelle auf Neujahr 1930 wieder besetzt wurde. Von den Oberwegmeisterämtern 11 in ihren Bezirken zugleich als Schwellenmeister. Für den Gebrauch eines Motorrades oder Kleinautos erhalten sie eine Entschädigung, weil ein solches Verkehrsmittel heute für sie eine Notwendigkeit ist.

Die Wegmeister sind nach wöchentlichen Diensten in 6 Klassen eingeteilt. Ihre Zahl beträgt auf Ende des Berichtsjahres 503 oder 8 weniger als Ende 1928. Mehrere Stellen sind heute unbesetzt und werden durch Hilfsarbeiter versehen.

Für besondere Arbeitsleistungen ausserhalb ihres Strassenbezirkes (Steinbrecherei, Walzungen, Teerungen und dergleichen) wurden den Wegmeistern auch im Berichtsjahr Zulagen ausgerichtet und für tüchtige Leistungen Gratifikationen verabfolgt.

Die Rubrik X. E. 2 umfasst den übrigen ordentlichen Unterhalt, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies, Schotter, Splitter und Sand, die Instandhaltung der

Brücken, Durchlässe, Mauern, Schalen, Schranken, Strassenreinigung usw.

Das Strassennetz des Staates hatte am Ende des Berichtsjahres eine Länge von 2207,7 km, dasjenige der Gemeindestrassen IV. Klasse mit Staatswegmeister eine solche von 542,2 km.

Sowohl für die Arbeiten dieser wie der übrigen Rubriken wurde nach Feststellung des Budgets ein Bauprogramm aufgestellt, von dem auszugsweise auch der Telegraphenverwaltung Kenntnis gegeben wurde, damit allfällig nötige Kabelanlagen vor den Strassenarbeiten ausgeführt werden.

Für die Rubrik X. E. 3, Wasserschaden und Schwellenbauten, war ein Nachkredit von Fr. 100,000 notwendig. Wenn auch eigentliche Wetterkatastrophen ausblieben, so hat doch der überaus strenge und kalte Winter 1928/29 den Strassen arg zugesetzt. Die Folgen machten sich erst während der Auftauperiode in Blähungen und Aufstössen geltend, wodurch einzelne Strassenstücke mit schlechtem Untergrund direkt zerstört wurden. Einzig diese Frostschäden an den Strassen betragen rund Fr. 150,000. — Ausserdem wurde die Brienzerseestrasse mehrmals durch starke Murgänge von Wildbächen überschüttet.

Die Schneeräumungsarbeiten auf der Grimselstrasse, deren Öffnung am 21. Juni erfolgte, erforderten einen Betrag von Fr. 18,000.

B. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Automobilsteuer und Benzinzollanteil.

Der Reinertrag der Automobilsteuer für Strassenarbeiten betrug im Berichtsjahr. Fr. 3,301,325. —

Dazu kam erstmals der Anteil aus dem Benzinzoll für die Jahre 1924—1928 mit » 3,104,767. 65

Total Fr. 6,406,092. 65

Verwendet wurden » 6,124,519. 62

Restanz-Übertrag auf 1930 Fr. 281,573. 03

Die Verwendung der Automobilsteuer galt neben der Staubbekämpfung dem Ausbau der Hauptdurchgangs- und Verbindungsstrassen sowie der Dorfdurchfahrten, wo sich die Gemeinden dabei beteiligten. Für diesen Ausbau wurde auch der Benzinzollanteil verwendet.

Von dem Ertrag der Autosteuer im Betrage von Fr. 3,301,325. — wurden bestimmungsgemäss verwendet » 3,093,000. 26

so dass eine Restanz verblieb von Fr. 208,324. 74

Auf Rechnung des Benzinzollanteiles von Fr. 3,104,767. 65

betrug die Verwendung » 3,031,519. 36

somit Restanz Fr. 73,248. 29

zusammen obige Fr. 281,573. 03, die auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Die Verwendung der Autosteuer und des Benzinzollanteiles setzt sich wie folgt zusammen:

Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	44,786. 45
Strassenwalzungen	»	270,127. 50
Oberflächenbehandlung mit Teer und Bitumen	»	439,364. 90
Innenbehandlung und Spezialbeläge	»	2,355,461. 65
Korrekturen und verschiedene Ausbaurbeiten	»	2,527,465. 41
Unterhalt der ausgebauten Strassen .	»	193,183. 25
Vorschussabschreibung	»	826,904. 86
Beitrag an Zentralstelle für Strassenwesen	»	1,620. —
	Fr.	6,658,914. 02
Davon ab Einnahmen aus Rückvergütungen, Beiträgen	»	534,394. 40
Total Verwendungen wie oben	Fr.	6,124,519. 62

Die im Berichtsjahr auf Haupt-Durchgangs- und Verbindungsstrassen ausgeführten Arbeiten sind im wesentlichen folgende: Ausbau Goldswil-Ringgenberg und Moosrain; Dorf Niederried und Zusammenschluss Brienz-Kienholz; Dorf Boltigen; Fertigstellung Leisigen-Därligen-Interlaken. Ausbau der Murtenstrasse von Mühleberg bis Station Gümmenen, sowie der Luzernstrasse zwischen Grosshöchstetten und Zäziwil und zwischen Amtsgrenze Signau und Dorf; Korrekturen zwischen Schüpbach und Langnau; Pflästerungen in Langnau und Trubschachen, Teerung zwischen Grosshöchstetten und Konolfingen sowie in Boll-Sinneringen; Pflästerung in Walkringen; Ausbau im Dorfe Schafhausen und Niedergoldbach-Ramsei; Reststrecke zwischen Gampelen und Ins; Korrektur im Dorfe Lyss und Ausbau der Dorfdurchfahrten in Fraubrunnen und Bätterkinden; Walzung und Teerung zwischen St-Imier und Sonvilier sowie Renan und La Cibourg; Korrektur Bévillard-Sorvilier und Ausbau Moutier-Choindez sowie der Dorfstrasse Cornol.

Auf Nebenstrassen wurden ausgebaut: die Ortsdurchfahrten in Dotzigen, Büren, Arch und Rütli, Rüegsau, Rüegsbach, Roggwil, Les Bois sowie Teilstrecken in Aarberg, Nidau, Wangen a. A., Lützelflüh und zwischen Hagneck und Ipsach.

Überdies wurde eine Anzahl von Korrekturen, inbegriffen Hebung zu starker Seitengefälle, ausgeführt.

Auf Ende 1929 waren in moderner Weise ausgebaut:

Haupt-Durchgangsstrassen	291,274	km
Haupt-Verbindungsstrasse	110,092	»
Nebenstrassen	88,013	»
Total	489,379	km

Auch im Berichtsjahre wurden von verschiedenen Gemeinden Beiträge aus Autosteuer oder Benzinzollanteil für den Ausbau oder Unterhalt ihrer Gemeindestrassen nachgesucht; auch ist im Grossen Rat eine bezügliche Motion gestellt. Solange aber noch so viele Staatsstrassen, welche doch den Hauptverkehr vermitteln, des dringenden Ausbaues bedürfen, müssen die Mittel für diese verwendet und dürfen nicht zersplittert werden. Es entspricht dies auch, soweit es den Benzinzoll betrifft, dem Sinne des Bundesbeschlusses vom 21. September 1928/1. Januar 1929.

C. Strassen- und Brückenbauten aus dem ordentlichen Budgetkredit X. F.

	Budget Fr.	Rechnung Fr.
Budgetkredit	250,000. —	250,000. 50

Von grösseren Arbeiten auf Rechnung dieser Rubrik sind folgende zu erwähnen: Korrektur im Dorfe Boltigen; Umbau der Thüllbrücke in Zweisimmen; Korrektur Kehrsatz-Belp beim Falkenhaus; Umbau der Lyssbachbrücke in Lyss; Verstärkung der Aarebrücke zu Arch; verschiedene Brückenverstärkungen im IV. Kreise; Neubau der Birsbrücke in Laufen (Staatsanteil).

Auf Ende 1929 betragen die *Beitragsverpflichtungen* des Staates für ausgeführte und subventionierte Strassenbauten von Gemeinden noch Fr. 78,879. 65. Verminderung gegenüber dem Vorjahr Fr. 39,190.

Im übrigen wird auf die nachstehende Zusammenstellung verwiesen.

Die *Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen im Jahre 1929*, zusammengestellt aus vorgenannten Rubriken, sind folgende:

	Rohausgaben Fr.	Reinausgaben Fr.
a) Ordentlicher Unterhalt aus Budgetrubrik X. E.	3,470,759. 65	3,392,677. 10
b) Neubauten und Korrekturen aus Budgetrubrik X. F.	295,342. 30	250,000. 50
c) Staubbekämpfung und Strassenbau aus Autosteuer	3,542,444. 26	3,093,000. 26
d) Strassenausbau aus Benzinzollanteil, inklus. Vorschuss-Amortisation von 826,904. 86	3,116,469. 76	3,031,519. 36
Total	10,425,015. 97	9,767,197. 22

Die Differenz zwischen Roh- und Reinausgaben rührt her von Verrechnungsbeträgen für Gemeindeleistungen an Korrekturen, Kanalisationen und Ausbaurbeiten, sowie aus Gebühren und andern Einnahmen verschiedener Art.

Automobilverkehr.

Auch im Berichtsjahr hat die Anzahl der Motorfahrzeuge im Kanton Bern, wie anderorts, noch erheblich zugenommen und damit natürlich auch der Verkehr. Der Effektivbestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929 war folgender: 8762 Personenautos und Lieferwagen bis zu 1000 kg Tragkraft; 1138 Lastwagen; 84 Traktoren für gewerbliche und 14 für landwirtschaftliche Zwecke; 7559 Motorräder mit und ohne Seitenwagen; 201 Anhänger. Die Zahl der Fahrräder beträgt 172,096. Während die Personenautos gegenüber dem Vorjahre um 474 zugenommen haben, weisen die Lastwagen eine Abnahme um 15 Stück auf.

Die in den beiden Vorjahren vorgenommenen Verkehrszählungen auf den wichtigsten Strassenzügen wurden auch im Berichtsjahre weitergeführt. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Verkehrszunahme in der Hauptsache auf die Zufahrten zu den Haupt-Verkehrszentren entfällt. Je weiter sich der Verkehr von diesen entfernt, desto geringer ist die Verkehrszunahme. Während z. B. die Strasse Worblaufen-Zollikofen gegenüber 1928 einen täglichen mittleren Zuwachs von rund 190 Fahrzeugen aufweist, beträgt er auf der Strasse

Schönbühl-Hindelbank nur rund 60 und von Kirchengberg abwärts nur noch rund 32 Fahrzeuge. Ähnliche Verhältnisse konnten auch auf den übrigen von Bern ausgehenden Strassenzügen festgestellt werden. Die stärkste Verkehrszunahme weist die Strasse von Neuenstadt über Biel-Solothurn nach Olten auf, die es bis Pieterlen auf 844 Fahrzeuge gebracht hat gegenüber 708 im Vorjahr. Der schon im verflossenen Jahre festgestellte, numerische wie prozentuale Rückgang des Pferdeverkehrs hat auch weiterhin angehalten. In vielen Fällen ist ferner ein prozentualer Rückgang des Lastwagenverkehrs gegenüber dem Vorjahr zu bemerken.

Für den Verkehr eines saisonmässigen Auto-kurses Interlaken Beatenberg mussten im Interesse der Verkehrssicherheit auf die Dauer dieser Kurse einschränkende Bestimmungen für den Lastwagenverkehr erlassen werden. Die Fahrbestimmungen für die Grimsel- und die Frutigen-Adelbodenstrasse wurden im wesentlichen beibehalten unter Einräumung gewisser Vergünstigungen für die Anwohner.

Strassenpolizei.

Auch im Berichtsjahre waren wiederum viele Gesuche und Rekurse für Bauvorhaben zu behandeln, bei denen der gesetzliche Bauabstand von der Strasse fehlte. Gestützt auf Art. 6, Alinea 2 und 3, des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 30 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten an öffentlichen Strassen und Wegen, sowie für 1 Steinbruchanlage.

Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für 17 kleinere Bauten, 11 Gas- und Wasserleitungen, 6 Kabelleitungen, 1 Hochspannungsleitung, 3 Rollbahngeleiseanlagen, 2 Gesuche um kleinere Anlagen wurden abgewiesen.

Mit strassenpolizeilichen Bewilligungen für Anlagen in der Bauverbotszone und Inanspruchnahme der Strassen für Leitungen aller Art, muss im Interesse der Strassen und des Verkehrs tunlichst zurückgehalten werden.

Für Benzintankanlagen ist eine Anzahl von Bewilligungen erteilt worden; einzelne der zu zahlreichen Gesuche mussten wegen Verkehrsgefährdung der projektierten Anlagen abgewiesen werden.

Der Zurückdämmung aufdringlicher Reklamen längs den öffentlichen Strassen wurde ebenfalls Aufmerksamkeit geschenkt. Es werden in vielen Fällen solche Tafeln aufgestellt, ohne dass zuvor die behördliche Bewilligung eingeholt wird. Dabei werden überdies Stellen ausgesucht, die vom Standpunkt der Verkehrssicherheit beanstandet werden müssen. Die Schönheit unseres Landes darf nicht durch ein übertriebenes Reklamewesen beeinträchtigt werden.

Strassen- und Wegreglemente.

Es sind auch wieder viele Weg- und Kanalisationsreglemente zur Genehmigung eingereicht worden. Auf den Antrag der Baudirektion hat der Regierungsrat folgende Vorlagen genehmigt: Strassen- und Wegreglemente der Gemeinde Adelboden und Bärswil; Statuten der Weggenossenschaft Stegmatt-Löchli; Kanalisationsreglemente der Gemeinden Ittigen, Rüegsau, Brienz, Münsingen, Laupen und Unterseen. Reglemente betreffend die Beitragspflicht der Grundeigentümer an die Neuanlage und Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze in den Gemeinden Steffisburg und Wangen. Wasserversorgungsreglemente der Gemeinden Zwieselberg, Müntschemier, Montsevelier, Duggingen, Kehrsatz, Loveresse, Busswil und Eriswil. Ausserdem wurden Alignementspläne zur Genehmigung vorgelegt, sowie Polizei-Gemeindewerk- und Elektrizitätsreglemente begutachtet (siehe Hochbaupolizei).

Strassenwalzungen 1929.

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
32,249	169,299	14,071	0,44 m ³	0,083 m ³	168,349	80	Fr. 11.97

Walzungskosten							Leistung der Walze pro Stunde			Gesamtkosten				
Walz- stund-n	Kosten	Hilfs- arbeiten	Total	per m Strasse	per m ² Strasse	per m ³ Material	m Strasse	m ² Strasse	m ³ Material	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m ² Strasse	per m ³ Material
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						Fr.	Fr.	Fr.
6,693	64,324. 10	37,453. 60	101,777. 70	3. 16	0. 60	7. 24	4,82	25,29	2,10	270,127	50	8. 38	1. 59	19. 21

Strassenbeläge nach Patent Walther 1929.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Material					Kosten				
		Teerschotter und Teersand m ³	Schotter und Sand m ³	Total m ³	per m Strasse	per m ² Strasse	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m ² Strasse	per m ³ Material
20,503	130,362	7,877	13,207	21,084	1,03 m ³	0,162 m ³	800,264	45	Fr. 39. 03	Fr. 6. 13	Fr. 37. 96

Oberflächenteerungen 1929.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Teerverbrauch			Splitter- verbrauch	Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m ² Strasse		Total	per m Strasse	per m ² Strasse	Gemeinden	Staat
332	1,771	kg	kg	kg	m ³	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
		3,600	10,84	2,03	26	1,062. 60	3. 20	0. 60	559. 05	503. 55

Oberflächenbehandlungen mit Bitumen 1929.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Bitumen-Verbrauch			Splitter- verbrauch	Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m ² Strasse		Total	per m Strasse	per m ² Strasse	Gemeinden	Staat
16,957	94,743	kg	kg	kg	m ³	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
		180,731	10,63	1,91	942	84,276. —	4. 97	— . 89	—	84,276. —

Oberflächenbehandlungen mit Gemischen aus Teer und Bitumen 1929.

Strassen- länge m	Strassen- fläche m ²	Materialverbrauch						Kosten			Verteilung der Kosten	
		Teer kg	Bitumen kg	Total kg	per m Strasse kg	per m ² Strasse kg	Splitter m ³	Total Fr.	per m Strasse Fr.	per m ² Strasse Fr.	Gemeinden Fr.	Staat Fr.
81,255	463,307	518,523	291,798	810,321	9,98	1,75	5,109	377,436. 80	4. 64	0. 81	22,851. 45	354,585. 35

Innenbehandlungen mit Wasserglas 1929.

Strassen- länge m	Strassen- fläche m ²	Material		Mittlere Dicke des Belages cm	Wasserglas pro m ³ Material Liter	Materialkosten			Gesamtkosten			
		Kalkschotter m ³	Sand m ³			Schotter Fr.	Sand Fr.	Wasserglas Fr.	Fr.	per m Strasse	per m ² Strasse	per m ² Material
520	3,484	500	125	14,3	49	6,000	1,500	2,762. 75	13,285. 75	Fr.	Fr.	Fr.
										25. 54	3. 81	26. 57

Innenbehandlungen mit verschiedenen Bindemitteln 1929.

Strassen- länge m	Strassen- fläche m ²	Material			Bindemittel						
		Schotter m ³	Splitter und Sand m ³	Kosten Fr.	Teer kg	Bitumen kg	Emulsionen kg	Total kg	per m Strasse kg	per m ² Strasse kg	Kosten Fr.
51,963	263,734	24,045	5,255	395,630. 40	359,290	1,177,684	810,413	2,347,387	45,17	8,91	556,111. 05

Walzung		Kosten für Arbeit und Verschiedenes Fr.	Gesamtkosten			Verteilung der Kosten	
Stunden	Kosten Fr.		Fr.	per m Strasse Fr.	per m ² Strasse Fr.	Gemeinden Fr.	Staat Fr.
11,585	108,341. 70	282,555. 75	1,342,638. 90	25. 84	5. 09	134,658. 50	1,207,980. 40

Kleinsteinpflasterungen 1929.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Kosten			per m Strasse Fr.	per m ² Strasse Fr.	Verteilung der Kosten	
		Planie Fr.	Pflasterung Fr.	Total Fr.			Gemeinden Fr.	Staat Fr.
3,648	25,520	79,615. 70	430,158. 65	509,774. 35	139. 74	19. 97	175,842. 85	333,931. 50

Unterhalt der ausgebauten Strassen 1929.

Strassenlänge m	Strassenfläche m ²	Materialverbrauch					Arbeitsaufwand	
		Teer kg	Bitumen kg	per m Strasse kg	per m ² Strasse kg	Splitter Total m ³	Wegmeister Stunden	Hilfsarbeiter Stunden
367,745	2,123,501	45,240	202,143	0,67	0,12	2,699	25,102	22,120

Kosten in Franken							
Teer und Bitumen, inkl. Fuhr	Splitter, inkl. Fuhr	Wegmeister Zulagen	Hilfsarbeiter	Verschiedenes	Total	per m Strasse	per m ²
67,858. 35	41,932. 45	11,708. 20	26,410. 05	45,274. 30	193,183. 35	— . 53	— . 09

Schotterverbrauch pro 1929 (inkl. Sand und Splitter).

1. Walzungen (Schotter und Sand)	14,071 m ³
2. Walzungen nach System Walther (Schotter, Splitter und Sand, ohne Teerschotter und Teersand)	13,207 »
3. Oberflächenteerungen (Splitter)	26 »
4. Oberflächenbehandlungen mit Bitumen (Splitter)	942 »
5. Oberflächenbehandlungen mit Gemischen aus Teer und Bitumen (Splitter)	5,109 »
6. Innenbehandlungen mit Wasserglas (Schotter und Sand)	625 »
7. Innenbehandlungen mit verschiedenen Bindemitteln (Schotter, Splitter und Sand)	— »
8. Unterhalt der ausgebauten Strassen (Splitter)	2,699 »
9. Teerschotter und Teersand für Verschiedenes 359 m ³ , davon 80 %	287 »
Ad 2: Teerschotter und Teersand 7877 m ³ , davon 80 %	6,301 »
	72,567 m ³

Für den ordentlichen Strassenunterhalt:

Kreis I	16,623 m ³
Kreis II	13,542 »
Kreis III	15,081 »
Kreis IV	13,190 »
Kreis V	18,505 »
	149,508 m ³

Total pro 1929 — m³

Verbrauch von Bindemitteln (Teer, Bitumen, Emulsionen usw.) pro 1929 3,589,4 Tonnen
 Verbrauch von Teerschotter und Teersand pro 1929 8,236 m³

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten. Budgetkredite X. F. von Fr. 250,000.

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Staatsbeteiligung		Bewilligungsdatum	Reinausgaben 1929		Gesamtausgaben Ende 1929		Verpflichtungen Ende 1929		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
a) Staatsstrassen.												
1. Burgdorf-Gomerkinden, Korrektio	7,700	—	7,000	—	1. III. 1929	7,014	75	7,014	75	—	—	Ausgeführt
2. Bern, Militärplatz, Strassen und Plätze	30,000	—	15,000	—	1. III. 1929	15,000	—	15,000	—	—	—	»
3. Pruntrut-Delle, Korrektio	8,000	—	8,000	—	1. III. 1929	7,998	30	7,998	30	—	—	»
4. Münster-Pierre Pertuis, Korrektio	700	—	700	—	1. III. 1929	717	10	717	10	—	—	»
5. Gunten-Sigriswil, Ausweichstellen	7,000	—	6,000	—	1. III. 1929	5,877	85	5,877	85	—	—	»
6. Pruntrut-Courchavon, Allainebrücke, Umbau	1,500	—	1,500	—	1. III. 1929	1,445	40	1,445	40	—	—	»
7. Saignelégier-la Caquerelle, Kurvenkorrektio	1,300	—	1,300	—	1. III. 1929	1,308	40	1,308	40	—	—	»
8. Laufen, Birsbrücke, Umbau	270,000	—	30,000	—	23. V. 1928	10,000	—	20,000	—	—	—	»
9. Saignelégier-Bémont, Korrektio	3,000	—	3,000	—	1. III. 1929	3,000	—	3,000	—	—	—	»
10. Kehrsatz-Belp, Korrektio Falkenhaus	11,800	—	11,800	—	1. III. 1929	11,818	70	11,818	70	—	—	»
11. St. Ursanne-Ocourt, Stützmauer	3,200	—	3,200	—	1. III. 1929	3,200	—	3,200	—	—	—	»
12. Delsberg-Glovelier, Brückenumbau Courtételle	2,200	—	2,200	—	1. III. 1929	2,005	—	2,005	—	—	—	»
13. Gsteig-Pillon, Verbreiterung	5,000	—	5,000	—	1. III. 1929	4,998	10	4,998	10	—	—	»
14. Ins-Gampelen, Korrektio	1,000	—	1,000	—	1. III. 1929	378	—	378	—	—	—	»
15. Zweisimmen-Lenk, Umbau Tüllbrücke	14,000	—	14,000	—	1. III. 1929	12,137	40	12,137	40	—	—	»
16. Gstad-Gsteig, Korrektio bei Gsteig	1,300	—	1,300	—	1. III. 1929	1,293	45	1,293	45	—	—	»
17. Zweisimmen-Lenk, Gwattbrücke, Verstärkung	800	—	800	—	9. IV. 1929	752	50	752	50	—	—	»
18. Brückenverstärkungen im IV. Kreis	25,000	—	25,000	—	1. III. 1929	24,969	50	24,969	50	—	—	»
19. Wasen-Eriswil, Korrektio in Wasen	22,700	—	22,700	—	8. VII. 1927	853	05	22,775	70	—	—	»
20. Stückishaus-Bremgarten, Wehrsteine	2,000	—	2,000	—	22. VII. 1929	2,002	—	2,002	—	—	—	»
21. Blumenstein-Pohlern, Korrektio bei Fallbachbrücke	22,300	—	22,300	—	2. X. 1928	7,073	75	22,273	75	—	—	»
22. Lyssbachbrücke Lyss, Umbau	24,000	—	14,000	—	1. III. 1929	14,042	95	14,042	95	—	—	»
23. Arch, Aarebrücke, Verstärkung	20,000	—	10,000	—	1. III. 1929	10,000	—	10,000	—	—	—	»
24. Verschiedene Bauarbeiten, IV. Kreis	2,500	—	2,500	—	1. III. 1929	2,547	75	2,547	75	—	—	»
25. Gwatt-Spiez, Trottoiranlage	—	—	1,500	—	11. I. 1929	1,500	—	1,500	—	—	—	»
26. Neuenstadt, Pflästerung	—	—	6,000	—	1. III. 1929	6,000	—	6,000	—	—	—	»
27. Boltigen-Bulle, Umbau Sommeraubücke	1,600	—	1,600	—	9. IV. 1929	1,557	65	1,557	65	—	—	»
28. Thun-Oberhofen, Projektstudien	—	—	—	—	1. III. 1929	886	45	886	45	—	—	»
29. Boltigen, Dorf, Korrektio	17,000	—	17,000	—	1. III. 1929	17,000	—	17,000	—	—	—	»
30. Frutigen-Kandersteg, Projektstudien	—	—	—	—	1. III. 1929	719	85	719	35	—	—	»
31. Leissigen-Aeschi, Abweiser	1,000	—	1,000	—	7. III. 1928	460	—	893	10	—	—	»
32. Cornol-les Rangiers, Korrektio	5,300	—	5,300	—	1. III. 1929	5,292	—	5,292	—	—	—	»
33. Zwingen, Dorfstrasse, Korrektio	900	—	900	—	1. III. 1929	900	—	900	—	—	—	»
34. Birsbrücke, Courrendlin, Verbreiterung	10,100	—	10,100	—	24. VIII. 1928	6,600	—	10,100	—	—	—	»
35. Rützenbach-Gurbri, Korrektio	800	—	800	—	1. III. 1929	762	45	762	45	—	—	»
Übertrag	523,700	—	254,500	—		191,512	35	243,167	60	—	—	

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten. Budgetkredite X. F. von Fr. 250,000.

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Staatsbeteiligung		Bewilligungsdatum	Reinausgaben 1929		Gesamtausgaben Ende 1929		Verpflichtungen Ende 1929		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Übertrag	523,700	—	254,500	—		191,512	35	243,167	60	—	—	
36. Hinterkappelen-Illiswil, Kurvenkorrektur	1,500	—	1,500	—	1. III. 1929	1,491	50	1,491	50	—	—	Ausgeführt
37. Ins-Müntschemier, Korrektur	5,000	—	5,000	—	1. III. 1929	4,891	10	4,891	10	—	—	»
38. Thun, Scherzigenbrücke, Neubau	260,000	—	65,000	—	7. V. 1923	25,627	05	60,910	35	4,089	65	»
	790,200	—	326,000	—		224,122	—	310,460	55	4,089	65	
b) Gemeindestrassen.												
1. Felsenau-Bremgarten, Brückenbau	120,000	—	40,000	—	16. V. 1928	8,618	05	48,470	05	—	—	Ausgeführt
2. Bern-Tierspital-Engelhalde, Neubau	243,000	—	72,900	—	8. IX. 1923	5,907	80	59,965	60	—	—	Restzahlung
3. Hoflandern-Sangernboden bei Halbsackgraben	6,000	—	1,200	—	12. VII. 1929	1,123	65	1,123	65	—	—	Ausgeführt
4. Stössen-Hirschhorn, Korrektur	34,500	—	6,900	—	8. II. 1927	5,000	—	5,000	—	1,900	—	»
5. Sigriswil-Teuffental, Korrektur Tiefengraben	33,500	—	10,000	—	19. I. 1917	5,000	—	10,000	—	—	—	Restzahlung
6. Montfaucon-Soubey, Korrektur	8,400	—	1,680	—	22. V. 1924	229	—	1,680	—	—	—	Abgerechnet
7. Scheltenpass, Bachmauern	7,000	—	2,100	—	19. IX. 1928	—	—	—	—	2,100	—	In Ausführung
8. Kehrsatz-Köniz, Gemeinde Kehrsatz, Korrektur	43,000	—	4,300	—	29. II. 1928	—	—	—	—	4,300	—	Noch ausstehend
9. Gurtenbühl-Wabern, Korrektur Kirchgasse	35,500	—	3,550	—	16. XI. 1926	—	—	—	—	3,550	—	Ausgeführt
10. Bern-Köniz, Korrektur Sulgenbach-Liebefeld	171,000	—	77,000	—	16. XI. 1914	—	—	15,000	—	31,000	—	Vorläufige Restanz
11. Thun-Goldiwil, Korrektur Melli-Multenegg	65,000	—	13,000	—	15. V. 1928	—	—	—	—	13,000	—	Ausgeführt
12. Goldiwil-Schwendi, Korrektur	52,700	—	13,200	—	31. XII. 1929	—	—	—	—	13,200	—	Noch ausstehend
13. Grosse Scheideggstrasse ob Grindelwald, Korrektur	—	—	480	—	4. V. 1928	—	—	—	—	480	—	Noch nicht abger.
14. Baggwilgraben-Ellenmoos, Korrektur	22,500	—	4,500	—	20. VIII. 1929	—	—	—	—	4,500	—	In Ausführung
15. Noirmont-la Goule, Korrektur	4,300	—	860	—	14. VII. 1929	—	—	—	—	860	—	
Total b	846,400	—	251,670	—		25,878	50	141,239	30	74,890	—	
Total a	790,200	—	326,000	—		224,122	—	310,460	55	4,089	65	
Total F a und b	1,636,600	—	577,670	—		250,000	50	451,699	85	78,979	65	

E. Wasserbau.**Budgetkredit X. G. 1—4.**

Budget und Rechnung pro 1929 stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen	400,000.—	400,399.98
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	8,200.—	7,766.10
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	75,000.—	51,496.61
4. Juragewässerkorrektion I, Äufnung des Schwellenfonds	40,000.—	40,000.—
Total	523,200.—	499,662.69

Im Einvernehmen mit den Interessenten und dem eidgenössischen Oberbauinspektorat wurde auch im Berichtsjahr an schon früher begonnenen Bauten weiter gearbeitet. Eine Anzahl derselben wurde vollendet. Die nachstehende Tabelle gibt ein Bild über die bewilligten und in Ausführung begriffenen Bauten nebst deren Kosten.

An 6 neue Bauobjekte im Gesamtkostenanschlag von Fr. 681,000 bewilligte der Bund Fr. 261,430 Subventionsbeiträge. Der Kanton seinerseits bewilligte für 16 Objekte mit einer Kostensumme von Fr. 1,094,126 insgesamt Fr. 278,776.

Die Gesamtverpflichtungen des Kantons für subventionierte, aber noch unerledigte Bauten betragen gemäss nachstehender Tabelle auf Ende 1929 bei einer totalen Kostenanschlagssumme von Fr. 17,354,626 und einer bewilligten Beitragssumme von Fr. 4,667,162, noch Fr. 1,922,776. Verminderung gegenüber dem Vorjahr Fr. 144,161.

Die Verpflichtungen des Bundes betragen bei einer Kostenanschlagssumme von Fr. 13,586,800 und einer Beitragsleistung von Fr. 5,063,436 auf Ende 1929 Fr. 2,196,793. 73.

Betreffend den Unterhalt der ausgeführten Korrekturen und Verbauungen, musste auch im Berichtsjahre konstatiert werden, dass demselben nicht überall die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird, und es war nötig, hier und dort ernsthaft dagegen Stellung zu nehmen.

Dem im letztjährigen Bericht erwähnten Gletscherabbruch an der Ältsch wurde auch im Berichtsjahr die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Die weitergeführten Beobachtungen gaben indes zu Besorgnissen nicht Anlass.

Juragewässerkorrektion.*a) Unterhalt der bestehenden Korrektion.*

Der Unterhalt der Kanäle und der Binnenkorrektion war normal. Er beanspruchte eine Summe von Fr. 51,496.61. Der Schwellenfonds konnte von Fr. 853,172.57 auf Fr. 888,295.49 gebracht werden.

Der während zwei Monaten im Winter 1928/29 zugefrorene Bielersee erforderte besondere Massnahmen

zur Verhütung von Schaden an der Wehranlage Nidau durch den Eisgang. Glücklicherweise löste sich das Eis nach der Kälte an einem Tage im Wasser von selbst auf und verursachte keinen Schaden.

Das von der II. Juragewässerkorrektion unabhängige Projekt für eine bessere Entwässerung und Bewässerung des Grossen Mooses, wurde von Interessenten unterbreitet und es ist nun Sache, der Grundbesitzer, dazu Stellung zu nehmen und zu entscheiden, ob die Ausführung möglich ist oder nicht. Die Belastungen des Grundeigentums sind gering und lassen die Rendite klar zutage treten. Widerstände treten natürlich auch hier auf, einer sachlichen Beurteilung halten sie aber nicht stand.

Nach Bewilligung der Bundes- und Kantonsbeiträge für die Entwässerung des *Hagneck-Täuffelen-Mooses* konnten endlich die Bauarbeiten begonnen werden. Als erster Bauteil wurde der Ableitungsstollen nach dem Bielersee in Angriff genommen. Auf der Südseite begegnete man dabei bedeutenden Terrainschwierigkeiten, welche aber überwunden werden können. Die Arbeiten gehen normal vorwärts.

Die *Ufersicherung Vinelz-Lüscherz* wurde vollendet. Die Abrechnungssumme blieb 12% unter dem Kostenvoranschlag.

b) Neuordnung. Nachdem der im Jahre 1928 von der interkantonalen technischen Kommission dem Bundesrat abgegebene Schlussbericht die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens betont hatte, übernahm der Kanton Bern die Aufgabe, dem Bundesrat einen Vorschlag für die Finanzierung zu unterbreiten. Zu diesem Zwecke musste in erster Linie die Beitragsquote der Kraftwerke ermittelt werden. Das in dieser Hinsicht verlangte Gutachten traf erst im Frühjahr 1929 ein. Die gestützt darauf durchgeführten Berechnungen ergaben ein befriedigendes Resultat.

Die Verhandlungen betreffend die Konzessionierung des Kraftwerkes Luterbach wurden weitergeführt.

Alle diese Vorarbeiten sind soweit gediehen, dass jedenfalls im Jahre 1930 die Vorlage des Finanzierungsvorschlages erfolgen kann, der dann den interkantonalen Verhandlungen über die Ausführung der Korrektion zur Grundlage dienen wird.

Im Juli 1929 wurde das ganze Gebiet der Juragewässerkorrektion von der Finanzkommission des Nationalrates besichtigt. Sie konnte sich dabei praktisch mit der Frage vertraut machen und scheint die Notwendigkeit einer neuen Korrektion erkannt zu haben.

Schwellenreglemente und Kataster. Genehmigt wurden vom Regierungsrat die Schwellenreglemente mit Kataster für die Gemeinden Stettlen, Chevenez und Erlenbach (Latterbach).

Unter öffentliche Aufsicht gestellt wurde gemäss § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 das Rufenenbächli in der Gemeinde Schattenhalb.

Wasserbaupolizei. Gestützt auf §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 bewilligte der Regierungsrat 11 Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentlicher Aufsicht stehender Privatgewässer, die Einführung von 5 Kanalisationsleitungen und 2 Hafenanlagen. Die Baudirektion erteilte 5 Bewilligungen für Holzflössungen, 4 für Einführung von Abwasserleitungen und diverse kleinere Anlagen.

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 Fr. 400,000.

Gegenstand	Devisierte Baukosten		Bewilligte Kantonsbeiträge		Datum der Beschlüsse	
	Fr.		Fr.			
a) Bauten des Staates.						
1. Aareschleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	9,000	—	9,000	—	Verschiedene	
2. Verschiedene Kosten	—	—	—	—		
3. Emme längs dem Staatsgebiet Ramsei-Eggiwil.	8,500	—	8,500	—	15. VII.	1927
4. Aare und Grimselstrasse bei der tönenden Fluh, Verbauung	40,000	—	24,000	—	2. IV.	1929
5. Scheulte in Corban, Bachmauer	4,000	—	4,000	—	7. V.	1929
6. Cornolbach in Cornol, Bachmauer	5,000	—	5,000	—	7. V.	1929
7. Seeliggrabenverbauung, Graben-Rütli-Strasse . .	5,000	—	5,000	—	5. VII.	1929
8. Ilfis beir Ilfisbrücke, Langnau, Betonleitwerk .	7,000	—	7,000	—	12. IX.	1928
b) Bauten von Gemeinden mit Bundes- und Kantonsbeiträgen.						
9. Ufersicherung Bielersee, Vinelz-Lüscherz. . . .	250,000	—	143,167	—	24. XI.	1927
10. Aarekorrektio Thun-Uttigen beir Zulgmündung	65,100	—	13,020	—	3. VII.25 /29. II.	28
11. Emmekorrektio Kemmeriboden-Kantonsgrenze	4,157,700	—	1,347,094	—	Verschiedene	
12. Engstligen und Allenbach, Adelboden, Verbauung	266,000	—	66,500	—	8. IX.	1922
13. Gohlgrabenverbauung, Langnau	150,000	—	30,000	—	21. XII.	1927
14. Kanderkorrektio Engstligen-Kien-Stegweid . .	1,150,000	—	345,000	—	13. I.	1910
15. Simmekorrektio Gwatt-Zweisimmen	410,000	—	102,500	—	16. XII.	1921
16. Soulebachkorrektio, Soule.	57,000	—	11,400	—	23. XI.	1923
17. Steinengrabenverbauung, Bowil.	327,000	—	81,750	—	14. V.	1929
18. Aarekorrektio Thalmatten-Saanemündung . .	490,000	—	98,000	—	12. V.	1924
19. Aarekorrektio Dählhölzli-Bodenacker	244,000	—	48,800	—	13. XI.	1923
20. Gropbachverbauung, Bowil	46,000	—	11,500	—	17. IV.	1928
21. Gürbekorrektio Belp-Aare, Projekt II	99,000	—	19,860	—	17. VIII.	1923
22. Dürrbachverbauung, Bowil.	120,000	—	30,000	—	19. I.	1920
23. Hasliaare Meiringen-Brienzen, Unterhalt . . .	—	—	13,045	—	9. I. 25/11. II.	27
24. Hirscherengrabenverbauung in Oberried/ Brienzensee	40,000	—	10,000	—	30. III.	1927
25. Bunderbach, Kandergrund, III. Projekt	145,000	—	43,500	—	23. XI.	1922
26. Aarekorrektio Runtigen-Aarberg	830,000	—	281,500	—	20. I.	1908
27. Rothachenverbauung, Oberlauf.	100,000	—	20,000	—	2. V.	1924
28. Wetterbachverbauung, Kandersteg	100,000	—	25,000	—	28. VIII.	1925
29. Engstligenkorrektio zu Frutigen, Projekt IV .	140,000	—	35,000	—	16. V.	1928
30. Leimbachverbauung Frutigen, Projekt II . . .	90,000	—	22,500	—	3. X.	1925
31. Kapfbachverbauung, St. Stephan	60,000	—	15,000	—	26. VIII.	1927
32. Lütshinekorrektio Wilderswil-Brienzensee, Projekt V	21,000	—	4,200	—	4. II.	1927
33. Lombach im Unterlauf, Verbauung beim Neuhaus	89,000	—	22,250	—	21. III.	1928
34. Turbachverbauung bei Saanen, Projekt II. . .	110,000	—	27,500	—	14. V.	1923
35. Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung.	52,000	—	15,600	—	19. IX.	1911
36. Trub und Zuflüsse, Verbauung.	183,000	—	45,750	—	16. XII.	1921
37. Limpachkorrektio	400,000	—	100,000	—	10. XI.	1926
38. Twärengrabenverbauung, Trub	120,000	—	30,000	—	9. X.	1928
39. Langetenkorrektio, Huttwil	127,100	—	25,420	—	3. III.	1925
40. Grünekorrektio, Lützelflüh	185,000	—	29,830	—	18. IX.	1922
41. Seltenbachverbauung, Trub	120,000	—	30,000	—	9. X.	1928
Übertrag	10,772,400	—	3,207,186	—		

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 400,000.

Zahlungen pro 1929				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1929				Bemerkungen
Bund		Kanton		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
—	—	8,806	—	—	—	—	—	
1) 3,982	80	4,096	23	—	—	—	—	1) Einnahmen
—	—	2,943	60	—	—	—	—	Ausgeführt
{ 14,991	60	11,243	70	—	—	—	—	{ Abgerechnet
{ *) 11,243	70							{ *) Andere Einnahmen
—	—	4,004	05	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	5,000	—	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	4,993	45	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	69	25	—	—	2,500	—	In Ausführung
34,000	—	49,700	75	—	—	58,475	50	In Ausführung
6,024	18	4,900	—	1,960	—	1,960	—	Ausgeführt
88,900	—	51,302	90	77,802	05	523,974	80	In Ausführung
22,000	—	7,780	75	9,997	55	9,997	55	Ausgeführt
16,700	—	9,100	—	8,000	—	9 359	—	In Ausführung
15,389	—	9,000	—	29,200	—	29,224	70	In Ausführung
1,554	05	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet
810	—	533	50	—	—	—	—	Abgerechnet
48,000	—	21,951	75	42,141	50	48,884	80	In Ausführung
—	—	13,000	—	9,600	—	29,000	—	In Ausführung
—	—	5,000	—	—	—	2,249	—	Ausgeführt
1,500	—	960	55	—	—	10,539	45	In Ausführung
3,920	—	2,000	—	313	55	5,520	—	In Ausführung
4,400	—	2,000	—	733	20	7,100	—	In Ausführung
—	—	3,220	20	—	—	—	—	Ausgeführt
7,000	—	4,051	—	6,000	—	6,000	—	Ausgeführt
2,660	—	—	—	—	—	16,902	25	In Ausführung
100	—	16,185	55	1,167	45	1,167	45	Ausgeführt
5,000	—	2,000	—	5,900	—	8,000	—	In Ausführung
—	—	1,000	—	1,700	—	5,163	55	In Ausführung
—	—	3,000	—	5,750	—	32,000	—	In Ausführung
9,720	—	5,000	—	7,400	—	7,430	90	In Ausführung
1,350	—	5,800	—	1,100	—	3,969	10	In Ausführung
—	—	2,000	—	—	—	—	—	Abgerechnet
659	85	4,800	—	—	—	—	—	Abgerechnet
3,413	—	35	75	4,300	—	9,844	80	In Ausführung
1,170	—	—	—	2,300	—	3,033	55	In Ausführung
4,300	—	3,687	—	3,000	—	18,941	25	In Ausführung
50,000	—	36,033	—	40,000	—	53,583	20	In Ausführung
14,000	—	3,000	—	4,000	—	26,900	—	In Ausführung
3,900	—	4,000	—	1,653	—	2,726	25	In Ausführung
3,600	—	3,000	—	1,434	—	5,649	45	In Ausführung
12,700	—	3,600	—	4,000	—	26,200	—	In Ausführung
377,761	68	318,798	98	269,452	30	966,296	55	

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 400,000 (Fortsetzung).

Gegenstand	Devisierte Baukosten		Bewilligte Kantonsbeiträge		Datum der Bewilligung	
	Fr.	—	Fr.	—		
Übertrag	10,772,400	—	3,207,186	—		
42. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp, Vollen- dungsarbeiten	61,000	—	12,200	—	16. V.	1928
43. Gürbekorrektion, Wattenwil-Forstsäge.	20,000	—	4,000	—	3. VIII.	1928
44. Diessbach und Zuflüsse, Verbauung.	310,000	—	69,500	—	14. V.	1929
45. Jassbachverbauung	113,000	—	—	—	nur vom Bund bew.	
46. Kurzeigrabenverbauung Wasen-Hintersattel	125,000	—	37,500	—	26. VI.	1913
47. Hornbachverbauung, Sumiswald	105,000	—	31,500	—	26. IX.	1910
48. Ifisgrabenverbauung, Langnau.	16,000	—	3,200	—	2. II.	1928
49. Innerer Seitenbach zu Lenk, Verbauung	147,000	—	29,400	—	13. XI.	1923
50. Alpbach Hasleberg, Projekt II.	125,000	—	37,500	—	17. V.	1920
51. Schüsskorrektio in Courtelary.	174,000	—	43,500	—	18. IX.	1922
52. Vendelinkorrektion, Bonfol.	131,000	—	22,500	—	13. XI. 23/2. VII.	27
53. Lütschinerbauung, Lauterbrunnen	172,000	—	43,000	—	14. V.	1929
54. Sensekorrektio, Schwarzwasser-Saane, Ergän- zungsbauten	600,000	—	162,000	—	17. XII.	1928
55. Aare Schützenfahr-Elfenau, Schwellenbauten	—	—	9,558	—	20. IV.	1928
56. Lombachverbauung im Oberlauf, Projekt XIV.	100,000	—	25,000	—	16. V.	1928
57. Trubverbauung bei der Öle, Sicherungsarbeiten	2,526	—	2,526	—	15. VII.	1929
58. Gräbli- und Löffelgrabenverbauung, Langnau	25,000	—	5,000	—	4. I.	1929
59. Lauibach zu Willigen, Projekt II	48,000	—	12,000	—	12. XII.	1927
60. Dorfbachverbauung, Münsingen und Tägertschi.	19,000	—	3,800	—	9. V.	1928
61. Grüneverbauung in der Gemeinde Sumiswald	120,000	—	24,000	—	30. VII.	1929
62. Hilterfingen, Dorfbachverbauung	19,000	—	3,800	—	14. X.	1927
63. Lauenenbachverbauung, Hohfluh, Projekt II	95,000	—	23,750	—	17. IV.	1928
64. Glütschbachkorrektio in Reutigen	250,000	—	—	—	17. V.	1929
65. Aarekorrektio Runtigen-Aarberg, Verbauung bei Niederried	237,000	—	47,400	—	16. V.	1928
66. Grünbach zu Merligen, Verbauung	80,000	—	20,000	—	20. XI.	1923
67. Halbsackgraben, Sangernboden, Verbauung	6,000	—	1,500	—	12. VII.	1929
68. Hübeli- und Ziegelhüttengraben zu Langnau, Verbauung	25,000	—	5,000	—	11. I.	1929
69. Engstligen und Allenbachverbauung, Adelboden, Projekt II	12,000	—	—	—	noch nicht bewilligt	
70. Hölzlibach zu Pohlern, Verbauung	—	—	—	—	noch nicht bewilligt	
71. Engebach, Pohlern, Verbauung.	—	—	—	—	noch nicht bewilligt	
72. Aerlenbach bei der Handegg, Verbauung	62,000	—	10,400	—	1. IX.	1922
73. Alpbach, Meiringen, Verbauung im Absturzgebiet	54,000	—	10,800	—	6. VI.	1923
74. Englerbach zu Meiringen, Verbauung	33,000	—	8,250	—	17. X.	1919
75. Hasleaare Meiringen-Brienz, Unterhalt	11,100	—	3,700	—	2. IV.	1929
76. Wärgistalbach, Grindelwald, Verbauung, Projekt II	110,000	—	22,000	—	6. X.	1922
77. Zuflüsse der Engstligen Frutigen-Adelboden	77,000	—	25,125	—	18. IX.	1922
78. Bunderbach zu Kandergrund, Projekt II	120,000	—	36,000	—	3. IV.	1916
79. Schlundbach zu Wengi, Projekt IV.	120,000	—	48,000	—	22. IX.	1913
80. Heitibach zu Wengi, Verbauung, Projekt IV	125,000	—	41,667	—	21. V.	1917
81. Gunggbach zu Wengi, Verbauung, Projekt IV.	125,000	—	41,700	—	3. IV.	1916
82. Erlibach im Kiental, Verbauung, Projekt II.	40,000	—	16,000	—	20. XI.	1911
83. Simmekorrektion Erlenbach-Oey	125,000	—	37,500	—	17. V.	1920
84. Kander im Oberaugand, Wimmis, Ergänzungen	25,500	—	5,100	—	1. III.	1927
85. Bachlibach im Kiental, Verbauung	16,000	—	4,000	—	10. II.	1925
86. Aare im Schwäbis, Thun, Korrektio.	78,000	—	15,600	—	29. V.	1923
87. Reichenbach zu Reichenbach, Verbauung, Proj. II	100,000	—	—	—	nur vom Bund bew.	
88. Aarekorrektio Gürbe-Dählhölzli, Nachsubvention	150,000	—	38,000	—	9. VII.	1928
89. Tiefengrabenverbauung, Gurnigel	90,000	—	31,500	—	3. III.	1916
Übertrag	15,371,526	—	4,281,662	—		

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 400,000 (Fortsetzung).

Zahlungen pro 1929				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1929				Bemerkungen
Bund		Kanton		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
377,761	68	318,798	98	269,452	30	966,296	55	
11,000	—	6,000	—	3,760	—	5,960	—	In Ausführung
6,666	—	4,000	—	—	—	—	—	Abgerechnet
26,100	—	10,000	—	4,869	—	59,500	—	In Ausführung
24,300	—	—	—	—	—	—	—	In Ausführung
1,900	—	1,061	50	3,000	—	27,808	40	In Ausführung
6,000	—	1,100	—	4,000	—	14,632	75	In Ausführung
—	—	1,000	—	1,000	—	2,200	—	In Ausführung
15,000	—	7,000	—	11,547	95	11,547	95	Ausgeführt
10,000	—	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet
10,460	—	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet
—	—	4,000	—	638	50	3,500	—	In Ausführung
18,290	—	3,873	75	16,000	—	39,126	25	In Ausführung
38,422	—	23,467	15	2,261	55	133,522	85	In Ausführung
—	—	5,663	70	3,894	50	3,894	50	Abgerechnet
—	—	34	50	12,400	—	24,877	—	In Ausführung
—	—	2,526	—	—	—	—	—	Ausgeführt
2,900	—	—	—	480	—	4,520	—	In Ausführung
10,000	—	10,056	50	—	—	—	—	Ausgeführt
4,920	—	8	60	2,957	15	3,791	40	In Ausführung
9,400	—	100	—	4,100	—	23,900	—	In Ausführung
7,162	60	1,000	—	2,581	30	2,581	30	Ausgeführt
4,840	—	—	—	18,500	—	23,750	—	In Ausführung
45,000	—	—	—	—	—	—	—	Aus landwirtschaftl. Krediten subventioniert
—	—	13,814	45	12,000	—	26,495	55	In Ausführung
1,910	—	2,900	—	2,600	—	12,600	—	In Ausführung
—	—	1,404	60	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	100	—	1,000	—	4,900	—	In Ausführung
—	—	242	05	—	—	—	—	Nur vom Bund bewilligt
—	—	486	60	—	—	—	—	Noch nicht bewilligt
—	—	143	50	—	—	—	—	Noch nicht bewilligt
—	—	—	—	—	—	8,048	40	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	4,239	05	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	3,421	65	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	3,700	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	2,193	35	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	10,658	90	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	11,261	95	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	3,868	15	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	6,379	40	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	27,349	25	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	7,483	55	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	30,393	80	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	5,100	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	4,000	—	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	—	—	15,600	—	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	—	—	—	—	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	—	—	18,117	35	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	18,381	40	Zurzeit eingestellt
632,032	28	418,781	88	377,042	25	1,575,600	70	

Wasserbauten. Budgetkredite X. G. 1 von Fr. 400,000 (Schluss).

Gegenstand	Devisierte Baukosten		Bewilligte Kantonsbeiträge		Datum der Beschlüsse
	Fr.	—	Fr.	—	
Übertrag	15,371,526	—	4,281,662	—	
90. Gürbe im Gebirge, Rutschungen Zigerhubel . .	30,000	—	30,000	—	30. III. 21./30. I. 22
91. Ferenbergbach, Stettlen, Verbauung	55,000	—	11,000	—	23. X. 1928
92. Gürbeverbauung im Gebirge	420,000	—	—	—	nur vom Bund bew.
93. Jassbachverbauung	113,000	—	—	—	nur vom Bund bew.
94. Hagneck-Hermrigen, Moosebene, Entwässerung.	1,100,000	—	275,000	—	1. II. 1928
95. Zinggengrabenverbauung, Trub	70,000	—	21,000	—	21. XI. 1921
96. Ortbachgrabenverbauung, Trub	43,000	—	12,500	—	16. II. 1921
97. Ilfisgrabenverbauung, Langnau	16,000	—	3,200	—	2. II. 1928
98. Aare in Wangen, Verbauung.	25,000	—	6,200	—	10. 12. 27/20. VII. 28
99. Hühnerbach und Knubelgrabenverbauung, Langnau	21,100	—	4,200	—	16. XII. 1925
100. Rochesbach in Roches, Korrektion	38,000	—	9,500	—	17. X. 1919
101. Lüsselkorrektion in Brislach	14,000	—	2,800	—	29. VII. 1927
102. Allainekorrektion in Pruntrut	14,000	—	2,800	—	2. XI. 1928
103. Doubskorrektion in Montmelon.	3,000	—	1,500	—	7. V. 1929
104. Birskorrektion in Laufen	21,000	—	5,800	—	5. XI. 1929
Total	17,354,626	—	4,667,162	—	

F. Wasserrecht- und Wasserwirtschaft.

Wasserbau und Wasserkraftnutzung, Wasserversorgungen und Hydrantenanlagen, Schiffahrt und Fischerei greifen dermassen ineinander, dass es immer notwendiger wird, über die rechtlichen und technischen Verhältnisse der öffentlichen Gewässer volle Klarheit zu schaffen. Dies soll durch die Aufstellung des vorgesehenen Wasserkatasters oder Wasserbuches geschehen. Ein Dekretsentwurf ist zur Vorlage an die Oberbehörden bereit.

Konzessionen für grössere Wasserkraftanlagen wurden im Berichtsjahr keine erteilt; es handelte sich bloss um kleinere Werke für Eigenbedarf. — Andererseits wurde für verschiedene solcher Anlagen der Verzicht ausgesprochen. Tatsächlich bestanden viele dieser Werke schon nicht mehr oder die Wasserkraft war so unbeständig geworden, dass die Nutzung sich nicht mehr lohnte. Es ist dies vielfach eine Folge der Ableitung konstanter Quellen für Wasserversorgungen.

Der Bau des Kraftwerkes Oberhasli machte gute Fortschritte. An der Spitallammsperre konnte bei günstigem Wetter vom 11. Juni bis 6. November betoniert und in 149 Tagen 132,806 m³ oder pro Tag 891 m³ Beton eingebracht werden. An der Seeufereggsperr betrug die Leistung 29,528 m³ oder 200 m³ pro Tag. Die Maueroberkante an der Spitallammsperre hat die Kote 1866 m erreicht und steht noch 48,5 m unter

der projektierten Höhe von 1914,50 m. Die noch fehlende Betonkubatur beträgt rund 154,000 m³. Die Seeufereggsperr erreichte die Kote 1900 m, also 15 m unter der fertigen Krone; die fehlende Betonkubatur beträgt noch 29,000 m³. Die Gelmerseemauer ist vollendet.

Die im Druckschacht aufgetretenen Mängel sind durch sorgfältige Nacharbeiten gehoben worden.

In der Zentrale wurden zwei Maschineneinheiten von je 30,000 PS. montiert und die Aufstellung einer dritten begonnen.

Die Installationen und Leitungen für die Fortleitung der Kraft sind vollendet.

Im Herbst 1929 konnte der Gelmersee noch vollständig gestaut und auch im Grimsensee Wasser akkumuliert werden, womit die Zentrale vom August 1929 bis im März betrieben wurde. Im Jahre 1930 wird die Akkumulierung und Krafterzeugung wesentlich grösser sein.

Für die Regulierung der Thuner- und Brienerseen wurde von den Kraftwerken der zu erwartende Nutzen aus Mehrerzeugung von elektrischer Kraft berechnet, doch standen die Resultate am Ende des Jahres noch aus. In Interlaken soll eine einheitliche Ausnützung der Wasserkraft der obern Stufe durch Erstellung eines einzigen Werkes erreicht werden, wofür die Konzessionierung im Jahre 1930 erfolgen wird.

Für Thun sind die Verhandlungen noch nicht soweit gediehen.

Wasserbauten. Budgetkredite X. G. 1 von Fr. 400,000 (Schluss).

Zahlungen pro 1929				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1929				Bemerkungen
Bund		Kanton		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
632,032	28	418,781	88	377,042	25	1,575,600	70	
—	—	—	—	—	—	16,185	60	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	—	—	11,000	—	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	12,500	—	—	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	—	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	275,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	10,950	10	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	4,227	20	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	3,200	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	6,200	—	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	—	—	2,002	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	6,510	50	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	—	—	1,800	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	2,800	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	1,500	—	In Ausführung
—	—	—	—	—	—	5,800	—	In Ausführung
632,032	28	418,781	88	389,542	25	1,922,776	10	

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1929.

Hauptrubriken	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	131,880	—	130,580	03	—	—	1,299	97
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	160,700	—	160,521	90	—	—	178	10
C. Staatsgebäude, Unterhalt	560,000	—	556,663	10	—	—	3,336	90
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	900,000	—	1,199,882	15	299,882	15	—	—
E. Strassenunterhalt	3,292,000	—	3,392,677	10	100,677	10	—	—
F. Strassenbauten und Korrekturen .	250,000	—	250,000	50	—	50	—	—
G. Wasserbauten	448,200	—	448,166	08	—	—	33	92
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	525	—	2,883	83	—	—	496	17
I. Vermessungswesen	100,530	—	100,447	95	—	—	82	05
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen .	23,700	—	21,825	29	—	—	1,874	71
Total	5,867,535	—	6,260,792	93	400,559	75	7,301	82
					Mehrausgaben		393,257	93

infolge Vorschussamortisation Frauenspital Fr. 99,976.95, Anzahlung Hochschulbauten Fr. 200,000.—, Wasserschäden an Strassen Fr. 100,000.—.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Irrenanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	244,158	65	1,090	15	243,068 ¹⁾	50
Automobilsteuer	2,700,000	—	3,542,444	26	449,444	— ²⁾	3,093,000	26
Benzinzollertrag	—	—	2,289,564	90	84,950	40 ³⁾	2,204,614	50
Juragewässerkorrektion	75,000	—	51,496	61	5,381	30 ⁴⁾	46,115	31
Total	2,975,000	—	6,127,664	42	540,865	85	5,586,798	57

¹⁾ Mehrausgaben infolge Minderverwendungen pro 1928 für Bellelay, Wasserversorgung.

²⁾ und ³⁾ Einnahmen aus Beiträgen von Gemeinden und Beteiligten an Pflasterungen und Teerungen in Ortsdurchfahrten.

⁴⁾ Einnahmen aus Grasraub auf den Kanalböschungen usw.

Die frühere *Vorschussrechnung* ist seit 1928 aktiv geworden, d. h. sie enthält nun mehr verfügbare Kreditposten als belastende Vorschüsse, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1929		Neue Vorschüsse pro 1929		Amortisation pro 1929		Stand am 31. Dez. 1929	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Obligatorische Unfallversicherung	27,370	09	51,493	15	53,881	15	24,982	09
2. Kautionen	+ 11,005	30	2,260	50	8,382	50	+ 17,127	30
3. Bern, Kantonales Frauenspital, Erweiterung 1926/27.	99,976	95	—	—	99,976	95	—	—
4. Bern, chirurgische Klinik, Neu- und Umbauten . . .	+ 134,108	80	760,909	—	500,000	—	126,800	20
5. Bern, Hochschul institute, Neubauten	27,884	65	97,721	65	200,000	—	+ 74,393	70
6. Tessenberg, Z. E. Anstalt, Neubauten	—	—	14,424	15	14,424	15	—	—
7. Bern, Inselspital, Otolaryngologisches Institut, Erweiterung	4,000	—	—	—	—	—	4,000	—
8. Pruntrut, Staatsgebäude Bären, Umbauarbeiten . . .	2,011	15	—	—	2,011	15	—	—
9. Bern, Bureauverlegungen der kantonalen Verwaltung.	7,213	30	175,889	85	184,289	—	1,185	85
10. Bellelay, Staatsdomäne, Wasserversorgung	+ 102,000	—	—	—	—	—	+ 102,000	—
11. Rütli, Molkereischule, Umbau und Erweiterung . . .	284,582	45	95,776	20	380,358	65	—	—
12. Bern, Stiftgebäude, Instandstellungsarbeiten	46,435	—	17,121	15	63,556	15	—	—
13. Hochbau, 10 verschiedene Bauten	+ 102,500	—	31,588	45	—	—	+ 70,911	55
14. Delsberg, landwirtschaftliche Schule, Direktorhaus, Wiederaufbau	—	—	43,663	90	45,007	30	+ 1,343	40
15. Hochbau, 25 verschiedene Bauten	+ 181,272	—	80,790	85	—	—	+ 100,481	15
16. Brüttelen, Erziehungsanstalt, Neu- und Umbauten .	+ 189,228	—	68,369	40	—	—	+ 120,858	60
17. Bern, Stiftgebäude und Tscharnerhaus, Änderungen .	+ 34,500	—	—	—	—	—	+ 34,500	—
18. Riggisberg, Hausmattern, Alpgebäude, Umbau . . .	+ 30,000	—	44,072	85	7,533	45	6,539	40
19. Oeschberg, Fruchtscheune und Schweinestall, Neubau	+ 110,000	—	95,545	30	—	—	+ 14,454	70
20. Bern, Botanischer Garten, neues Pflanzenhaus . . .	—	—	4,337	90	26,240	—	+ 21,902	10
21. Münsingen, Irrenanstalt, Dependenzgebäude	—	—	4,449	70	4,449	70	—	—
22. Münsingen, Irrenanstalt, Hunziken, Getreideschopf .	—	—	8,615	55	8,615	55	—	—
23. Weissenbühl, Salzmagazin, Warenaufzug	—	—	6,035	25	—	—	6,035	25
24. Wohlen, Pfarrhaus, Neubau	—	—	3,819	90	25,000	—	+ 21,180	10
25. Vermessungswerke, Bundessubventionen	+ 1,854	85	150,911	25	150,356	40	+ 1,300	—
26. Triangulation, IV. Ordnung, Jura, Sektionen III u. IV	1,029	70	—	—	1,029	70	—	—
27. Vermessungswerke, Feuerversicherung	+ 10,000	—	+ 1,000	—	—	—	+ 11,000	—
28. Verschiedene Notstandsgeschäfte	+ 9,765	—	—	—	—	—	+ 9,765	—
29. Triangulation, IV. Ordnung	—	—	+ 9,840	80	—	—	+ 9,840	80
30. Juragewässerkorrektur, Ausbau	279,803	71	—	—	—	—	279,803	71
31. Schifffahrtskontrollgebühren	589	60	8,535	—	8,937	70	186	90
32. Bern, Thun- und Seftigenstrasse, Abtretung	40,000	—	—	—	8,000	—	32,000	—
	820,896	60	1,766,330	95	1,792,049	50	480,347	55
Abzüglich Aktivposten (+)	916,233	95	10,840	80	—	—	612,244	25
	+ 95,337	35	1,755,490	15	1,792,049	50	+ 131,896	70
<p>Zunahme des Aktivsaldo von Fr. 95,337.35 pro 1928 auf Fr. 131,896.70 pro 1929. Von der Finanzdirektion sind Fr. 292,614.30 amortisiert worden für die Objekte Nr. 6, 8 und 11.</p>								

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Über den Stand des Vermessungswesens im Kanton Bern und über die noch durchzuführenden Arbeiten, ist im Jahresbericht für 1928 eingehend berichtet worden.

Im Laufe des Jahres 1929 wurde nun ein Dekretsentwurf betreffend die Förderung der Grundbuchvermessung aufgestellt, mit der Justiz- und Finanzdirektion beraten, vom Regierungsrat genehmigt und dem Grossen Rat vorgelegt.

Die Hauptschwierigkeit der Durchführung der Vermessung bestand darin, dass die Gemeinden die finanziellen Mittel in der Regel durch Anleihen beschaffen mussten. Nun sollen den noch nicht vermessenen Gemeinden in den Berggegenden für die erstmalige Vermessung und Vermessung zinsfreie Vorschüsse gewährt werden. Die guten Erfahrungen, die damit im Jura auf Grund der Spezialdekrete von 1838, 1845 und 1866 gemacht worden sind, liessen die Einführung dieses Systems für den ganzen Kanton als angezeigt erscheinen.

Dank dieser Dekrete haben die Gemeinden des Jura ihre Vermessungen schon früher durchgeführt. Sie müssen diese nun aber den neuen eidgenössischen Vorschriften entsprechend umarbeiten und ergänzen lassen, was in vollem Gange ist. Auch dafür geniessen sie zinsfreie Vorschüsse.

Die Gemeinden des mittleren Kantonsteils haben ihre Vermessungswerke in eigenen Kosten erstellt, auch die Umarbeitung, um sie als Grundbuchvermessung verwenden zu können. Nun kommt für sie noch die Erstellung des vorgeschriebenen Übersichtsplanes. Das Dekret sieht vor, dass der Staat dafür die Kosten übernimmt, sofern der Plan im Massstab 1:10,000 ausgeführt wird; bei Anwendung eines grösseren Massstabes beteiligt er sich an den Kosten nach Massgabe der für den kleineren Massstab erforderlichen Aufwendungen.

Die Vervielfältigung und Publikation der topographischen Übersichtspläne im einheitlichen Massstab 1:10,000 mit geradlinig abgegrenzten, zusammensetzbaren Planblättern wird für den ganzen Kanton vom Staate selbst besorgt. Wo für besondere Zwecke — Überbauungen usw. — über ganze Gemeinden oder über Gemeindeteile Pläne in grösserem Massstab (z. B. 1:5000) wünschbar sind, haben die Gemeinden die Reproduktionskosten, soweit nicht durch Bundesbeiträge gedeckt, selbst zu tragen.

Damit werden allen Landesteilen Vorteile geboten und die Erfüllung des Vermessungsprogramms im Rahmen der eidgenössischen und kantonalen Gesetzesbestimmungen gesichert.

Die Vorlage ist am 26. Februar 1930 vom Grossen Rat behandelt und angenommen worden.

B. Neue gesetzliche Erlasse.

Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat am 15. Januar 1929 «Weisungen betreffend die Originalgrundbuchpläne auf Aluminiumfolien», sowie «Erläuterungen» dazu herausgegeben. Nach denselben werden alle künftig zu erstellenden Grundbuch-Originalpläne auf beidseitig mit Planpapier überzogene Aluminiumtafeln gezeichnet. Damit wird der Einfluss des Papierverzuges ausgeschaltet, die Pläne bleiben absolut masshaltig. Wohl tritt eine gewisse Verteuerung des Planmaterials ein, sie wird aber durch bedeutend grössere Haltbarkeit, genauere Darstellung und bessere Nachführbarkeit reichlich aufgewogen. Die Originale auf Aluminiumfolien bleiben naturgemäss auf den Bureaux der Nachführungsgeometer. Daneben werden die üblichen Gebrauchspläne für die Gemeinden auf Leinwandpapier erstellt.

Als kantonaler Erlass wird auch hier noch das Dekret vom 20. Mai 1929 betreffend die Umlegung von Baugebiet erwähnt. Als Grundlage für solche Umlegungen dienen die vorhandenen Grundbuchpläne und nach Durchführung der Arbeiten ist die neue Grundstück-einteilung in die Grundbuchpläne einzutragen. In der Regel wird das die Erstellung neuer Pläne über das betreffende Gebiet bedingen.

C. Grenzbereinigungen.

1. Schweizergrenze Bern-Frankreich. Die neu vericherte Grenzstrecke über den Clos du Doubs wurde vermessen. Es werden nun besondere Grenzpläne darüber erstellt. Ausserdem dienen die Aufnahmen zur Eintragung der neuen Grenzzeichen in die Grundbuchpläne der Grenzgemeinden.

2. Kantonsgrenze Bern-Solothurn. Die seit langer Zeit als Grundlage von Verhandlungen erstellten Grenzpläne sind seitens unseres Kantons revidiert und ergänzt worden. Sie werden nun auch durch die Vermessungsbehörden des Kantons Solothurn ergänzt und stehen dann für die Verhandlungen bereit.

Die Grenzbereinigung mit Solothurn stellt aber nicht nur eine technische Aufgabe dar. Es handelt sich um die Vereinbarung einer neuen Grenze. Die dabei zu lösenden Fragen sind rechtlicher und steuertechnischer Art. An den Verhandlungen sind daher diese Verwaltungszweige beteiligt.

Ein Teilstück aus dem Grenzzug Bern-Solothurn bildet der Limpach. Er ist in den letzten Jahren kanalisiert worden. Die neue Grenze wird in die Mitte des Kanals verlegt. Die bezügliche Vereinbarung mit dem

Kanton Solothurn ist getroffen und die Versicherung dieser Grenzstrecke durch Hintermarken erfolgt im Frühjahr 1930.

3. Kantonsgrenze Bern-Freiburg. Die freiburgische Gemeinde Überstorf ist in den letzten Jahren neu vermessen worden. Bei diesem Anlass wurde auch die Kantonsgrenze einer Revision unterzogen und der neue Grenzzug sowie dessen Vermarkung von den Regierungen der beiden Kantone genehmigt.

D. Grundbuchvermessung.

1. Triangulation IV. Ordnung. Die Triangulation Biel und Umgebung, als erster Teil der Triangulationssektion Seeland, wurde noch um 26 Triangulationspunkte erweitert; sämtliche Berechnungen wurden beendet und das Operat von den Bundesbehörden genehmigt. Es umfasst 274 Triangulationspunkte.

In den Triangulationsgruppen Erlach und Tessenberg, dem zweiten und dritten Teil der Sektion Seeland, sind zusammen 290 Triangulationsfixpunkte abgesteckt und versichert worden; auf 250 Punkten sind die Messungen beendet.

In den Sektionen I und II des Jura wurden die Pausen des Versicherungsprotokolls nach den Felddaufnahmen von 1927 und 1928 ergänzt.

Für die Güterzusammenlegung Zauggenried musste eine kleine Triangulationsgruppe von 32 Punkten abgesteckt, gemessen und berechnet werden. Die Gemeinde Grafenried, die ebenfalls eine Güterzusammenlegung auszuführen beabsichtigt, ist darin eingeschlossen.

2. Sekundärnivellemente. Auf folgenden, zusammen 47 km langen Strecken, wurden 92 Nivellementsfixpunkte abgesteckt und versichert: Frinvilier-Plagne-Romont-Pieterlen, Siselen-Finsterhennen-Treiten, Erlach-St. Petersinsel, Radelfingen-Frieswil-Wohlen, Wengi-Rapperswil-Schwanden, Utzenstorf-Koppigen-Kirchberg.

Die im Vorjahr abgesteckten und versicherten Nivellementsfixpunkte Lützelflüh-Sumiswald-Häusernmoos-Madiswil, Häusernmoos-Huttwil, Häusernmoos-Wynigen, Häusernmoos-Affoltern-Rüegsau, Sumiswald-Wasen-Eriswil-Huttwil, Frinvilier-Orvin-Evilard-Magglingen, Evilard-Taubenloch, zusammen 86 km mit 151 Nivellementsfixpunkten, sind einnivelliert und berechnet worden.

In diesen Fixpunktnivellementen über die Hauptstrassen wurden die nächstgelegenen Triangulationspunkte miteinbezogen. So sind im Amt Signau 32 Signale und in der Sektion Seeland bereits 37 Signale einnivelliert und hier der trigonometrischen Höhenberechnung zugrunde gelegt worden.

3. Parzellarvermessungen. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden anerkannt und subventioniert wurden die Neuvermessungen von Epiquez und Bern IV. Sektion.

Taxiert wurden: Bern (Sektion V) und Zauggenried.

Vermessungsverträge wurden abgeschlossen für Zauggenried, Langenthal (Sektion II).

In Arbeit waren: Schangnau (Sektion II), Rüschegg (Sektion III), Langenthal (Sektion I), Thun (Sektion I), Madiswil (Sektion II), Ins (Domäne Witzwil), Lajoux, Sauley, Bure (teilweise), Mervelier (Berg und Dorf), Frégiécourt (Wald und Teil vom Dorf), Charmoille (Dorf).

4. Übersichtspläne. Auf Ende 1929 sind genehmigt:

im Jura	64 Gemeinden mit . . .	579 km ²
im alten Kantonsteil	11 Gemeinden ganz . . .	325 km ²
	24 Gemeinden teilweise	
Total		904 km ²

In Arbeit sind:

im Jura	19 Gemeinden mit . . .	194 km ²
im alten Kantonsteil	2 Gemeinden ganz . . .	48 km ²
	3 Gemeinden teilweise	
Total		242 km ²

5. Güterzusammenlegungen. In Zauggenried ist die Neuzuteilung erfolgt; der neue Besitzstand wurde nach Erledigung der Einsprachen von den Grundeigentümern übernommen. Der Beginn der Zusammenlegungsarbeiten in Utzenstorf musste auf das Jahr 1930 verschoben werden. In der Holzmühle, Gemeinde Münchringen, ist eine Genossenschaft zur Durchführung der Güterzusammenlegung entstanden, die ebenfalls im Jahre 1930 die bezüglichen Arbeiten durchführen will.

6. Nachführungen. 14 Vermessungswerke des deutschen Kantonsteils wurden umgearbeitet, weitere 24 sind in Arbeit. Von den 303 bestehenden und als Grundbuchvermessung anerkannten Vermessungswerken dieses Landesteiles stehen nun 264 mit dem Grundbuch in Übereinstimmung.

Von den Vermessungswerken der Gemeinden des Jura sind nach durchgeführter Umarbeitung und Ergänzung 10 genehmigt worden, womit nun 56 von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessungen anerkannt sind. Weitere 54 Vermessungswerke werden gegenwärtig ergänzt und zur Anerkennung vorbereitet.

In 15 Gemeinden des deutschen Kantonsteils wurden über Teilgebiete Vermarktungsrevisionen begonnen oder fortgeführt.

7. Gemeindegrenzbereinigungen. Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarktung der Gemeindegrenzen 8 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt für: Epiquez-Epauvilliers, Iffwil-Zuzwil, Langenthal-Lotzwil, Langenthal-Thunstetten, Dürrenroth-Walterswil, Dittingen-Röschenz, Mattstetten-Urtenen, Affoltern-Heimiswil.

8. Über die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an Vermessungsarbeiten gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
		Nachgef. alte Vermess.- Werke als Grundbuch- vermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuch- vermessungen	Neue Grundbuch- vermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1929		
								Für Nachführungs- und Ergänzungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen oder Teile derselben	Total	Für Nachführungs- und Ergänzungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen oder Teile derselben	Total
Aarberg							Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
31. Dez. 1928	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	12	12	—	—	—	—	4,515. 55	—	4,515. 55	40,041. 65	5,397. 60	45,439. 25	
Aarwangen													
31. Dez. 1928	25	24	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	25	24	—	—	—	1	2,440. 45	—	2,440. 45	38,911. 65	34,261. 25	73,172. 90	
Bern													
31. Dez. 1928	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	11	11	—	—	—	—	10,195. 30	21,592. 15	31,787. 45	121,436. 05	74,213. 50	195,649. 55	
Biel													
31. Dez. 1928	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	2	1	1	—	—	—	1,689. 30	—	1,689. 30	28,467. 80	—	28,467. 80	
Büren													
31. Dez. 1928	14	13	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	14	13	—	—	1	—	1,583. 75	—	1,583. 75	36,117. 85	7,975. 30	44,093. 15	
Burgdorf													
31. Dez. 1928	24	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	24	24	—	—	—	—	2,215. 70	—	2,215. 70	44,287. 70	1,045. 65	45,333. 35	
Courtelary													
31. Dez. 1928	19	—	12	7	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	19	1	12	6	—	—	2,489. 65	6,692. 55	9,182. 20	2,489. 65	6,692. 55	9,182. 20	
Delsberg													
31. Dez. 1928	23	7	6	9	—	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	23	8	6	8	—	1	5,909. 45	7,369. 60	13,279. 05	31,002. 95	63,929. 25	94,932. 20	
Erlach													
31. Dez. 1928	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	13	13	—	—	—	—	3,477. 60	—	3,477. 60	29,695. 20	—	29,695. 20	
Freibergen													
31. Dez. 1928	17	—	9	7	—	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	17	2	9	6	—	—	2,230. 75	44,903. 20	47,133. 95	2,230. 75	44,903. 20	47,133. 95	
Fraubrunnen													
31. Dez. 1928	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	27	27	—	—	—	—	1,786. 05	—	1,786. 05	38,911. 50	12,972. 35	51,883. 85	
Frutigen													
31. Dez. 1928	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	7	2	—	—	—	—	390. 80	—	390. 80	8,894. 70	—	8,894. 70	
Interlaken													
31. Dez. 1928	24	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	24	2	—	—	—	—	364. 15	—	364. 15	9,390. 45	—	9,390. 45	
Konolfingen													
31. Dez. 1928	31	30	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	31	30	—	—	1	—	3,381. 95	—	3,381. 95	57,358. 05	745. 70	58,103. 75	
Laufen													
31. Dez. 1928	12	7	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	12	8	2	2	—	—	5,147. 25	4,557. 30	9,704. 55	26,478. 90	36,494. 60	62,973. 50	

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
		Nachgel. alte Vermessungs- Werke als Grundbuch- vermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung nach nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuch- vermessungen	Neue Grundbuch- vermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerte	Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1929		
								Für Nachführungs- und Ergänzungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen oder Teile derselben	Total	Für Nachführungs- und Ergänzungs- arbeiten	Für neue Grundbuch- vermessungen oder Teile derselben	Total
Laupen							Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
31. Dez. 1928	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	11	11	—	—	—	—	1,706. 25	—	1,706. 25	19,114. 65	—	19,114. 65	
Münster													
31. Dez. 1928	34	6	12	9	6	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	34	7	13	7	6	1	2,519. —	4,841. 60	7,360. 60	17,971. 10	136,047. 55	154,018. 65	
Neuenstadt													
31. Dez. 1928	5	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	5	1	4	—	—	—	158. —	—	158. —	2,453. 05	—	2,453. 05	
Nidau													
31. Dez. 1928	25	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	25	25	—	—	—	—	1,185. —	—	1,185. —	42,217. 20	—	42,217. 20	
Oberhasle													
31. Dez. 1928	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
Pruntrut													
31. Dez. 1928	36	5	12	6	12	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	36	10	7	6	12	1	10,987. 65	27,182. 45	38,170. 10	32,800. 40	272,413. 45	305,213. 85	
Saanen													
31. Dez. 1928	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
Schwarzenburg													
31. Dez. 1928	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	4	2	—	—	1	1	477. 90	—	477. 90	9,542. 30	129,894. 15	139,436. 45	
Seftigen													
31. Dez. 1928	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	27	27	—	—	—	—	3,616. 40	—	3,616. 40	81,356. 95	—	81,356. 95	
Signau													
31. Dez. 1928	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	9	5	—	—	3	1	1,694. 70	—	1,694. 70	24,514. 35	210,946. 45	235,460. 80	
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1928	9	1	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	9	1	—	—	5	3	1,371. 30	—	1,371. 30	12,133. 15	141,036. 15	153,169. 30	
Ober-Simmental													
31. Dez. 1928	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
Thun													
31. Dez. 1928	27	26	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	27	26	—	—	1	—	6,188. 80	—	6,188. 80	80,510. 55	25,700. 25	106,210. 80	
Trachselwald													
31. Dez. 1928	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	10	10	—	—	—	—	2,255. 75	—	2,255. 75	28,701. —	—	28,701. —	
Wangen													
31. Dez. 1928	26	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	26	26	—	—	—	—	2,112. 75	—	2,112. 75	45,432. 10	—	45,432. 10	
Stand													
31. Dez. 1928	497	318	57	42	30	7	—	—	—	—	—	—	
31. Dez. 1929	497	329	54	34	30	7	82,091. 20	117,138. 85	199,230. 05	912,461. 65	1,204,668. 95	2,117,130. 60	

III. Eisenbahnen, Schifffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Während sich im Verlaufe des Berichtsjahres in andern Ländern die Anzeichen einer Verschärfung der Wirtschaftslage mehrten, verzeichneten die schweizerischen Eisenbahnen zunehmende Frequenzen im Personen- und steigende Transportmengen im Güterverkehr. Die ausserordentlich markante Verbesserungstendenz des Jahres 1928 hat im vorgenannten Sinne eine Fortsetzung erfahren. Leider hat der lebhaftere Verkehr keine proportionale Steigerung der Verkehrseinnahmen zu bewirken vermocht, weil die unter dem Drucke der Automobilkonkurrenz von den Eisenbahnen getroffenen Tarif- und Taxmassnahmen ein Sinken des relativen Transportertrages zur Folge hatten. Es war allerdings nicht zu erwarten, dass der ansehnliche Ertragsausfall, den z. B. der am 1. August 1929 wirksam gewordene, tiefgreifende Taxabbau im Güterverkehr verursachte, schon im gleichen Jahre durch ein entsprechendes Ansteigen der Transportmengen absolut wettgemacht werde. Die Wirtschaft bedarf einer gewissen Frist, um sich den neuen Verhältnissen, wie sie der vorerwähnte Taxabbau auf dem Gebiete des Transportwesens schuf, anzupassen. Dem Personenverkehr kam besonders die Revision des Gesellschafts- und Schulfahrtentaris, die Erweiterung des Tarifs für Generalabonnemente und die Taxvergünstigung zur Hebung des Wintertransportverkehrs, zustatten. Auch die internationalen Gesellschaftsreisen erfuhren finanzielle und organisatorische Erleichterungen.

Trotz der Verkehrsmengenentwicklung also, haben sich im Berichtsjahr auch bei unsern bernischen Dekretsbahnen die *ordentlichen* Verkehrseinnahmen nur in einem Masse vermehrt, das fast mehr eine Stagnation, als einen Fortschritt zum Ausdruck bringt. Die gesamten Betriebseinnahmen belaufen sich auf rund Fr. 35,328,000 (Fr. 34,221,000). Die Verbesserung beträgt Fr. 1,107,000; sie ist aber nahezu zur Hälfte bedingt durch das teilweise einbezogene Resultat der im Berichtsjahr — dank der behördlichen Intervention — endlich zum Abschluss gelangten Revision des Verkehrsteilungsvertrages S. B. B./B. L. S. Die gesamten Betriebsausgaben betragen Fr. 25,421,000 (Fr. 24,854,000) und sind folglich um Fr. 567,000 angestiegen. Der resultierende Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 9,907,000, übersteigt den letztjährigen (Fr. 9,367,000) um Fr. 540,000 und bedeutet einen neuerlichen, erfreulichen Fortschritt. Der Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) sank auf 71,₉ (72,₆) und verzeichnet damit ebenfalls eine weitere Gesundung.

Die normalspurigen Bahnen — ohne Lötschbergbahn — erzielten rund Fr. 13,971,000 (Fr. 13,708,000) an Betriebseinnahmen, also Fr. 263,000 mehr als im Vorjahr. Diese Verbesserung wird aber mehr als aufgewogen durch die Fr. 271,000 betragende Zunahme der Betriebsausgaben, welche letztere sich insgesamt auf Fr. 10,745,000 (10,474,000) belaufen. Demzufolge ist der Einnahmenüberschuss auf Fr. 3,226,000 (Fr. 3,234,000), d. h. um Fr. 8000 zurückgegangen. Die Saignelégier-Glovelier-Bahn ist die einzige normalspurige Dekretsbahn, deren Betriebseinnahmen nicht einmal zur Deckung der reinen Betriebsausgaben ausreichen; das Defizit, das bis zur Höhe von Fr. 20,000 vom Staat und den Gemeinden gemeinsam gedeckt wird, ist immerhin auf rund Fr. 31,000 (Fr. 39,900) zurückgegangen.

Die Lötschbergbahn vermochte ihre Betriebseinnahmen — hauptsächlich dank der Revision des Verkehrsteilungsvertrages S. B. B./B. L. S. — auf rund Fr. 13,127,000 (Fr. 12,372,000) zu steigern. Die Wirkungen des neuen Abkommens berühren zum Teil nur die Gewinn- und Verlustrechnung. Der Einnahmesteigerung von Fr. 755,000 steht eine Zunahme der Betriebsausgaben von Fr. 197,000 gegenüber; das Ausgabentotal beträgt Fr. 8,729,000 (Fr. 8,532,000). Der Einnahmenüberschuss ist von Fr. 3,840,000 im Vorjahr auf Fr. 4,398,000, d. h. um Fr. 558,000 angewachsen. Die in der Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens pro 1929 insgesamt eintretenden Entlastungen bewirken, dass der Staat Bern seine garantiegemässe Beitragsleistung an die Verzinsung des Lötschbergbahn-Anleihens II. Hypothek von Fr. 42,000,000, von Franken 1,680,000 auf rund Fr. 890,000 reduzieren konnte. Die Entlastung des Staates ist zunächst also nur eine teilweise und nicht eine vollständige.

Auch die schmalspurigen Dekretsbahnen weisen eine bescheidene Einnahmesteigerung auf. Das Einnahmentotal ist von Fr. 8,142,000 auf Fr. 8,230,000, d. h. um Fr. 88,000 gestiegen. Die Betriebsausgaben verzeichnen ihrerseits eine Zunahme von Fr. 5,848,000 auf Franken 5,947,000, d. h. um Fr. 99,000. Der Einnahmenüberschuss erfährt dadurch einen Rückgang von Fr. 11,000 und beträgt noch Fr. 2,283,000 (Fr. 2,294,000).

Zufolge des verhältnismässig stärkeren Anwachsens der Betriebsausgaben, ist also der Einnahmenüberschuss der Normal- und Schmalspurbahnen, exklusive Lötschbergbahn, um den allerdings bescheidenen Betrag von rund Fr. 18,000 ungünstiger als im Vorjahr. Die Überholung des letztjährigen Gesamtergebnisses um Franken 540,000 ist somit — wie oben schon bemerkt wurde — allein der Lötschbergbahn zu verdanken.

Die nachstehenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem Tiefstandjahre 1921:

a) Normalspurbahnen ohne B. L. S.

Jahr	Betriebs-einnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebs- überschuss
1921	13,271,000	12,650,000	621,000
1922	13,294,000	10,991,000	2,303,000
1923	14,215,000	11,115,000	3,100,000
1924	14,203,000	11,208,000	2,995,000
1925	13,552,000	10,795,000	2,757,000
1926	13,060,000	10,693,000	2,367,000
1927	13,061,000	10,673,000	2,388,000
1928	13,708,000	10,474,000	3,234,000
1929	13,971,000	10,745,000	3,226,000

b) Berner Alpenbahn.

Jahr	Betriebs-einnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebs- überschuss
1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000 <small>(grosse Reparationskohlen-transporte)</small>
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000

c) Schmalspurbahnen.

1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000
1925	7,773,000	5,694,000	2,079,000
1926	7,380,000	5,637,000	1,743,000
1927	7,687,000	5,685,000	2,002,000
1928	8,142,000	5,848,000	2,294,000
1929	8,230,000	5,947,000	2,283,000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen.

1921	33,218,000	27,298,000	5,920,000
1922	29,924,000	24,720,000	5,204,000
1923	31,223,000	24,210,000	7,013,000
1924	33,245,000	24,900,000	8,345,000
1925	32,383,000	24,850,000	7,533,000
1926	31,628,000	24,745,000	6,883,000
1927	32,768,000	24,778,000	7,990,000
1928	34,221,000	24,854,000	9,367,000
1929	35,328,000	25,421,000	9,907,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1926	78,0
1922	80,0	1927	75,6
1923	77,0	1928	72,6
1924	75,0	1929	71,9
1925	77,0		

Die Verbesserung des Betriebsergebnisses kommt naturgemäss auch dem Zinsendienst zugute. Die dem Finanzhaushalt des Staates zugekommenen Erträge der Eisenbahnkapitalien haben in % der staatlichen Beteiligungskapitalien betragen:

1926	1,19 %
1927	1,37 %
1928	1,99 %
1929	2,35 %

Neben dem Fortschritt in der direkten Rendite der staatlichen Eisenbahnkapitalien ist neuerdings hinzuweisen auf die dem Staate pro 1929 erwachsende weitgehende Entlastung von Zuschüssen an die Lötschbergbahn, für die Verzinsung des 42 Millionen-Anleihe II. Hypothek.

Der verfügbare Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisationen, Abschreibungen, Reservestellungen (exklusive Erneuerungsfondsdotierung) und Eigenkapitalverzinsung hat in % des ertragsberechtigten Kapitals betragen:

1926	1,95 %
1927	2,11 %
1928	2,43 %

(Die Berechnungen pro 1929 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben).

Neue **Fusionsbeschlüsse** sind im Berichtsjahr nicht gefasst worden; die hängigen Zusammenschlussprojekte sind noch nicht vollzugsreif.

Die **Sanierung** der Finanzlage ist sowohl bei der Langenthal-Melchnau-Bahn, der Bern-Schwarzenburg-Bahn als auch der Gürbetalbahn noch pendent. Die Sensetalbahn verlängerte ihr aussergerichtliches Sanierungsabkommen um weitere fünf Jahre. Das gerichtliche Sanierungsabkommen der Pruntrut-Bonfol-Bahn hatte am Schlusse des Berichtsjahres den Ablauf seiner ersten Gültigkeitsdauer zu verzeichnen; seine Verlängerung und die daherige Berichterstattung fallen in das Jahr 1930.

Das Konkurrenzverhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** hat sich im Berichtsjahr für die Eisenbahnen eher etwas günstiger gestaltet. Die bereits erwähnten Tarif- und Taxmassnahmen der Eisenbahnen beförderten die Rückgewinnung verlorener Transporte. Aber auch die Tätigkeit der «Sesa», Schweizerische Express A.-G., hat mitgeholfen die Position der Eisenbahnen, besonders im Transport auf grössere Distanzen, zu festigen. Dieses Resultat wurde erreicht, trotzdem der Bestand der Motorlastwagen in der Schweiz im Berichtsjahr stark gestiegen ist. Es wurden gezählt:

Motorlastwagen in der Schweiz.

Jahr	Total		Total Nutzlast	
	Stück	in %	Tonnen	in %
1925	7,631	100,0	18,428	100,0
1926	8,699	114,0	20,470	111,1
1927	10,045	131,6	22,734	123,4
1928	10,931	143,2	24,802	134,6
1929	13,380	175,3	29,082	157,8

Die den schweizerischen Eisenbahnen aus Sesa-Transporten pro 1929 erwachsenen Frachteinnahmen belaufen sich auf rund Fr. 15,100,000. Der am 1. August 1929 im Güterverkehr wirksam gewordene Taxabbau hat naturgemäss eine starke Abschwächung der Sesa-Vermittlungstätigkeit gebracht, da die neuen offiziellen Taxen grösstenteils gleich hoch oder gar niedriger sind

als die gewährten Sesa-Frachtsätze. Auch im Ausbau des Camionnagedienstes hat die Sesa im Berichtsjahr Fortschritte gemacht; es wurden am Jahresende 237 Bahnstationen (140) und 426 Ortschaften (202) bedient. Gegen Ende des Berichtsjahres wurde noch der «Sesa-Franko-Domizil-Dienst», abgekürzt S. F. D.-Dienst, organisiert, der es ermöglicht, Sendungen bis zum Domizil des Empfängers zu frankieren, ohne dass die Camionnagetaxe am Bestimmungsort erst nach Zustellung der Sendung dem Absender zur Kenntnis gebracht und belastet wird, wie dies bisher der Fall war.

Technische Verbesserungen sind im Berichtsjahr ebenfalls durchgeführt worden, und zwar sowohl innerhalb des auf bernischem Gebiet gelegenen Bundesbahnnetzes als auch innerhalb des Dekretsbahnnetzes.

Bezüglich der **Bundesbahn-Elektrifikation** ist zu erwähnen, dass die Ausführungsdaten für das bereits früher besprochene Fortsetzungsprogramm nunmehr bekannt sind. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen legte am 19. November 1929 folgenden Bauplan fest:

	Baujahr
Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Col-des-Roches	1930/31
Delsberg-Basel	1930/31
Delsberg-Delle	1931/32
Wallisellen-Uster-Rapperswil-Uznach-Ziegelbrücke	1931/32
Zürich-Affoltern-Zug	1931/32
Biel-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds	1932/33
Bern-Luzern	1932/34
Rorschach-Buchs	1933/34
Gossau-Sulgen	1934/35
Neuchâtel-Les Verrières	1934/35
Sonceboz-Moutier	1935/36
Giubiasco-Locarno	1935/36

Der **Doppelspurausbau** macht auf den bernischen Bundesbahnlinien ebenfalls Fortschritte. Im Berichtsjahr wurden die Strecken Flamatt-Thörishaus und Delsberg-Courrendlin vollendet.

Auch bezüglich der Aufhebung gefährlicher **Niveauübergänge** gelangt man schrittweise vorwärts. Am 1. Juni 1929 ist die bundesrätliche Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen vom 7. Mai 1929 in Kraft getreten; sie bezweckt, im Verlaufe der nächsten fünf Jahre den Abschluss und die Signalisierung aller dem öffentlichen Verkehr dienender Niveauübergänge nach einheitlichen, den neuzeitlichen Verkehrsverhältnissen besser angepassten Grundsätzen durchzuführen.

Auf zahlreichen Bundesbahn- und Dekretsbahnstationen sind im Berichtsjahre **bauliche Erweiterungen** durchgeführt worden, deren Abklärung jeweils im gesetzlichen Plangenehmigungsverfahren erfolgte.

Die **Berner Bahnhoffrage** konnte im Berichtsjahr ihrer Lösung ebenfalls näher gebracht werden. Es erwies sich, dass die Entwicklung des Hauptbahnhofes gemäss dem bestehenden Vorprojekt, zunächst die Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes Weiermannshaus (Ausbau als Stückgüterbahnhof) zur Voraussetzung hat. Das massgebliche Projekt für den Ausbau des Bahnhofes Weiermannshaus wurde von den Bundesbahnen am 27. November 1929 dem gesetzlichen Genehmigungsverfahren übergeben. Das Problem der

Gestaltung der Zufahrt vom Wyler her hat im Berichtsjahr noch keine endgültige Abklärung erfahren. Die zur Diskussion stehenden 3 Varianten: Lorrainelinie, Lorrainehaldelinie und Engehaldelinie, wurden von den Bundesbahnen in einem naturgetreuen Modell (Massstab 1 : 1000) ausgeführt, welches letzteres kurz vor Jahreschluss öffentlich ausgestellt wurde.

Die **Lotteriegenossenschaft** zur Finanzierung einer Alters-, Hinterbliebenen und Invalidenversicherung für das Personal bernischer, privater Transportanstalten, führte auf den 1. September 1929 ihre Liquidation durch und war in der Lage, den Betrag von Fr. 345,366.70 unter ihre Mitglieder zu verteilen.

Am Schlusse der allgemeinen Bemerkungen machen wir wie üblich noch einige Angaben über das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 431,358,000 (Fr. 420,168,000) und sind folglich um Fr. 11,190,000 höher als im Vorjahr. Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 264,106,000 (Fr. 253,754,000), d. h. sie haben sich um Fr. 10,352,000 vermehrt. Der resultierende Einnahmenüberschuss von Fr. 167,252,000 übersteigt den letztjährigen (Fr. 166,414,000) um Franken 838,000; wenn man bedenkt, dass die Verbesserung des Überschusses pro 1928 rund 22 Millionen Franken betrug, muss die pro 1929 verzeichnete bescheidene Zunahme unbedingte als Stagnationszeichen gewertet werden.

Durch Bundesbeschluss vom 6. Juni 1929 wurde den Bundesbahnen für ausserordentliche Leistungen während der Kriegs- und Nachkriegszeit eine à fonds perdu-Subvention von Fr. 35,000,000 ausgerichtet, die zur Tilgung des Kriegsdefizits zu verwenden ist.

Die schweizerischen Privatbahnen haben unter Hinweis auf ihre ausserordentlichen Leistungen ebenfalls Anspruch auf eine derartige Entschädigung im Gesamtbetrag von 12 Millionen Franken erhoben. Die *Behandlung des Begehrens* fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

2. Schifffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesrecht konzessionierten Schifffahrt wurde auch im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften des Polizeireglementes betreffend die Schifffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern vom 28. Januar 1916 sowie des interkantonalen Reglementes betreffend die Schifffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und auf den Kanälen der Zihl und der Broye vom 6. Dezember 1918, von den kantonalen Schifffahrtsaufsehern durchgeführt. Die Revision des interkantonalen Reglementes hat eine Verzögerung erlitten und konnte nicht zum Abschluss gebracht werden.

Die Einnahmen aus dieser Kontrolle betragen Fr. 8933. 45 (Gebührenmarken Fr. 8602, Einnahmen aus Stempelmarken, Reglementen, Nummernschildern und Verschiedenem Fr. 331. 45); bei Fr. 6538. 20 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 2395. 25.

Der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft wurde im Berichtsjahr die ihr gemäss Grossratsbeschluss zustehende Betriebssubvention ausgerichtet. Das Unternehmen vermochte sein Betriebsergebnis zu verbessern.

Zu den besonders die Meerschifffahrt betreffenden Beschlüssen der Arbeitskonferenz des Völkerbundes,

wurde zuhanden der eidgenössischen Aufsichtsbehörde in einer, unsern bescheidenen kantonalen Schifffahrtsverhältnissen entsprechenden Weise Stellung genommen.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

Den Inhabern einer Postkonzession A wurden die bisherigen und zum Teil weitere Automobilsteuerermässigungen zugestanden.

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Der Kanton Bern ist durch Beschluss des Regierungsrates vom 12. Februar 1929 der Flugplatzgenossenschaft Bern-Belpmoos (Alpar) mit Sitz in Bern, unter Zeichnung eines Anteilscheinkapitals von Fr. 30,000, beigetreten.

Der Alpar wurde an das Betriebsdefizit pro 1929 ein Betriebsbeitrag von Fr. 30,000 à fonds perdu ausgerichtet. Der Linien-Flugverkehr ist in guter Entwicklung begriffen.

B. Fahrpläne.

Das günstige Rechnungsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen pro 1928 hat die diesjährigen Fahrplanverhandlungen günstig beeinflusst. Es ist uns deshalb gelungen, eine ansehnliche Zahl von Verbesserungen auf dem Gebiete der *Eisenbahnfahrpläne* herbeizuführen. Trotzdem lassen die Fahrpläne der S. B. B.-Kreise I und II noch viele berechnete bernische Wünsche offen. Die Zahl der vertretenen Begehren betrug wiederum rund 200.

Die behandelten Fahrpläne konzessionierter *Automobilunternehmungen* geben uns nicht zu besonderem Bemerkungen Anlass.

Die Fahrpläne des konzessionierten *Flugverkehrs* unterliegen der Genehmigung durch das Eidgenössische Luftamt. Nur ausnahmsweise hatten wir uns auch mit einzelnen Anschlüssen des Bahn- und Luftverkehrs zu befassen.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Wie wir schon in den einleitenden allgemeinen Bemerkungen darlegten, hat das Betriebsergebnis unserer Alpenbahn im verflossenen Jahre eine weitere wesentliche Verbesserung erfahren. Die Betriebseinnahmen des Bahnbetriebes belaufen sich auf Fr. 12,255,000 (Fr. 11,499,000), sind also um Fr. 756,000 angewachsen. Diese Verbesserung ist zu rund $\frac{2}{3}$ auf die Wirkung des neuen Verkehrsteilungsvertrages S.B.B./B.L.S., der dank der behördlichen Unterstützung mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1928 abgeschlossen werden konnte, zurückzuführen; die auf das Jahr 1928 entfallende Besserstellung wirkt sich restlos in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Der neue Verkehrsteilungsvertrag gibt der gesamten Finanzwirtschaft des Unternehmens pro 1929 ein besonderes Gepräge. Zum Teil ist die Einnahmensteigerung aber auch auf die Zunahme der Transportquantitäten in einzelnen Verkehrskategorien zurückzuführen. Die Betriebsausgaben be-

tragen Fr. 7,939,000 (Fr. 7,756,000), d. h. Fr. 183,000 mehr als im Vorjahr. Es resultiert demzufolge ein Einnahmenüberschuss von Fr. 4,316,000 (Fr. 3,743,000).

Während der Personenverkehr zur Zeit der Sommer-Hochsaison infolge der nicht überaus günstigen Witterung eine gewisse Abschwächung erfuhr, hat sich der Güterverkehr und insbesondere der Transitverkehr, im Berichtsjahr gut entwickelt. Für die Rückgewinnung ausgebliebenen französisch-italienischen Verkehrs sind besondere Massnahmen ergriffen worden.

Der Schiffsbetrieb des Thuner- und Brienersees brachte an Einnahmen Fr. 872,700 (Fr. 872,500), d. h. Fr. 200 mehr und verzeichnete an Betriebsausgaben Fr. 791,000 (Fr. 775,700). Die hauptsächlich auf Personalarubriken entfallenden Mehrausgaben verursachten einen Rückgang des Einnahmenüberschusses auf Fr. 81,700 (Fr. 96,800).

Die Einflüsse der Neuregelung des Verkehrsteilungsverhältnisses auf die Gewinn- und Verlustrechnung bewirken, dass der Staat an die Verzinsung der II. Hypothek von Fr. 42,000,000 nicht mehr wie bis anhin Fr. 1,680,000, sondern nur rund Fr. 890,000 beitragen musste. Die Entlastung betrug rund Fr. 790,000. Eine weitere Senkung des Staatsbeitrages hängt vom künftigen ordentlichen Verkehrs- und Einnahmewachstum ab.

Um die Jahreswende verstarb nach kurzer Krankheit der Verwaltungsratspräsident und frühere Direktor der Lötschbergbahn, Herr a. Regierungs- und Ständerat Gottfried Kunz. Des um die bernische Eisenbahnpolitik und insbesondere die Berner Alpenbahn sehr verdienten Verstorbenen, sei auch an dieser Stelle ehrend gedacht.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 526,000 (Fr. 530,600) und sind somit trotz zunehmenden Transportquantitäten im Personen- und Güterverkehr, um Fr. 4600 gesunken. Die Einführung ermässiger Taxen im Gesellschafts- und Schulverkehr und der am 1. August 1929 im Güterverkehr wirksam gewordene Taxabbau haben den Einnahmerrückgang bewirkt. Erfreulicherweise gelang es, die Betriebsausgaben um rund Fr. 13,400 zu vermindern, d. h. auf Fr. 295,800 (Fr. 309,200) abzusinken. Der Einnahmenüberschuss beträgt demzufolge Fr. 230,200 (Fr. 221,400) und hat sich um Fr. 8800 verbessert.

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Die im Vorjahr eingetretene Besserung hat in abgeschwächtem Masse angehalten. Die Betriebseinnahmen sind um Fr. 10,100 angewachsen und betragen Fr. 851,600 (Fr. 841,500). Da aber die Betriebsausgaben zufolge erhöhter Unterhaltungskosten des Rollmaterials und der Bahnanlage auf Fr. 542,600 (Fr. 529,700) anstiegen, resultiert nur ein Einnahmenüberschuss von Fr. 309,000 (Fr. 311,800). Das Ergebnis erlaubt, den Abbau rückständiger Zinsschulden auf dem Elektrizitätskapital fortzusetzen.

4. Gürbetalbahn.

Auch bei diesem Unternehmen hat die Verbesserung der Verkehrs- und Einnahmenverhältnisse im Berichtsjahr weitere Fortschritte gemacht. Die Betriebsein-

nahmen sind auf Fr. 1,701,900 (Fr. 1,673,500) angestiegen, haben also eine Vermehrung von Fr. 28,400 erfahren, die ausschliesslich auf den bessern Güterverkehr zurückzuführen ist. Die Betriebsausgaben sind leider aber in noch stärkerem Masse angewachsen als die Einnahmen; sie betragen Fr. 1,177,100 (Fr. 1,140,000), also Fr. 37,100 mehr als im Vorjahr. Die Mehrausgaben waren hauptsächlich bedingt durch intensivere Instandhaltungsarbeiten am Rollmaterial; überdies haben die grösseren Bruttolasten des Verkehrs den Stromkonsum gesteigert. Der Einnahmenüberschuss beträgt noch Fr. 524,800 (Fr. 533,500).

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Der Rückgang des relativen Erträgnisses im Güterverkehr gelangte auch bei der Bern-Schwarzenburg-Bahn im Berichtsjahr deutlich zum Ausdruck. Trotz einer wesentlichen Zunahme der beförderten Gütermenge sind die Güterverkehrseinnahmen um rund Fr. 7000 zurückgegangen. Auch die Personenverkehrs-Einnahmen haben zufolge der Automobilkonkurrenz eine weitere Einbusse zu verzeichnen. Die Gesamteinnahmen betragen Fr. 619,600 (Fr. 629,800) und sind im Vergleich zum Vorjahr um Fr. 10,200 gesunken. Die Betriebsausgaben sind mit Fr. 460,600 (Fr. 458,600) ziemlich stabil geblieben. Der Einnahmenüberschuss beträgt noch Fr. 159,000 (Fr. 171,200).

Der Kantonshälfte des Elektrifikationskapitals bringt das Rechnungsergebnis lediglich eine Verzinsung von 3,72% statt 4,5%.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Neben der Lötschbergbahn weist die Bern-Neuenburg-Bahn pro 1929 die ausgeprägteste Verbesserung des Betriebsergebnisses auf. Was die «SAFFA» im Vorjahr an ausserordentlichem Verkehr brachte, hat die ordentlichen Entwicklung und die Zunahme des Badeverkehrs nach Marin, bis auf eine Differenz von rund Fr. 700 ersetzt. Der Güterverkehr erbrachte Mehreinnahmen in der Höhe von Fr. 55,800. Die gesamten Betriebseinnahmen erreichen den Betrag von Fr. 2,292,800 (Fr. 2,241,100), sind folglich um Fr. 51,700 angewachsen. Da die Betriebsausgaben Fr. 1,731,800 (Fr. 1,751,900) betragen, resultiert ein Einnahmenüberschuss von Fr. 561,000 (Fr. 489,200).

Das Betriebsergebnis reicht zur vollständigen Verzinsung des Anleihe III. Ranges leider nicht aus; die Gläubiger dieses Anleihe haben der Bern-Neuenburg-Bahn einen Zinsnachlass von 1% gewährt.

7. Sensetalbahn.

Auch dieses Unternehmen vermochte im Berichtsjahr einen erfreulichen Fortschritt zu erzielen. Seit dem Jahre 1917 wurde kein so günstiges Betriebsergebnis mehr verzeichnet. Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 183,800 (Fr. 162,000), d. h. Fr. 21,800 mehr als im Vorjahr; die Verbesserung ist zur Hauptsache dem Wiederaufleben des Güterverkehrs zu verdanken. Die Betriebsausgaben erreichen die Summe von Fr. 170,100 (Fr. 158,300). Der Einnahmenüberschuss von Fr. 13,700 (Fr. 3700) reicht zur Selbsterhaltung noch nicht aus, erlaubt immerhin doch erstmals die Ausrichtung einer bescheidenen Zinsquote an die Hypo-

thekargläubiger. Das im Jahre 1925 getroffene aussergerichtliche Sanierungsabkommen mit den Gläubigern wurde im Berichtsjahr für die Dauer von weiteren fünf Jahren verlängert.

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Das Unternehmen verzeichnete im Berichtsjahr steigende Verkehrsquantitäten und rund Fr. 44,400 Mehreinnahmen. Das Einnahmentotal beträgt rund Fr. 2,032,300 (Fr. 1,987,900). Zuzufolge erhöhter Mitbenützungsschädigungen an die Schweizerischen Bundesbahnen, vermehrter Unterhaltskosten, Strompreiserhöhung usw., sind leider die Betriebsausgaben noch stärker angewachsen als die Einnahmen, nämlich um Fr. 63,200; sie betragen Fr. 1,610,400 (Fr. 1,547,200). Der Einnahmenüberschuss ist deshalb auf Fr. 421,900 (Fr. 440,700) gesunken.

Die Studien über die Einführung des Einphasenstromsystems wurden im Berichtsjahr fortgesetzt.

9. Emmentalbahn.

Bei diesem Unternehmen hat sich der am 1. August 1929 im Güterverkehr in Wirksamkeit getretene Taxabbau besonders stark ausgewirkt. Trotz wesentlich höher Transportquantitäten hat der Güterverkehr nahezu Fr. 60,000 weniger Einnahmen abgeworfen als im Vorjahr. Im Personenverkehr sind die Einnahmen entsprechend der erfreulichen Mehrfrequenz gestiegen. Die Betriebseinnahmen betragen insgesamt Fr. 2,206,700 (Fr. 2,218,500), die Betriebsausgaben Fr. 1,805,700 (Fr. 1,717,900). Es resultiert folglich ein Einnahmenüberschuss von Fr. 401,000 (Fr. 500,600). Auffallend hoch ist die Zunahme der Betriebsausgaben, die rund Fr. 85,000 (4,8%) beträgt; sie ist zur Hälfte bedingt durch die erhöhten Mitbenützungsschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe der Schweizerischen Bundesbahnen. Auch hier wurden im Berichtsjahr die Studien betreffend den Übergang zum Einphasenbetrieb fortgesetzt.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

Diesem Unternehmen war im Berichtsjahr ebenfalls eine erfreuliche Verkehrssteigerung beschieden. Fahrplanverbesserungen und die Eröffnung der Haltestelle Grandval beeinflussten den Personenverkehr günstig; dem Güterverkehr kam die Wiederinbetriebsetzung des Hochofens in Choindez und die Belebung des Gütertransites überhaupt, zugute. Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Fr. 817,200 (Fr. 750,000) und sind folglich um Fr. 67,200 höher als im Vorjahr. Auch die Betriebsausgaben sind angewachsen, sie betragen Fr. 569,700 gegen Fr. 528,400 im Vorjahr. Der Einnahmenüberschuss steht mit Fr. 247,500 (Fr. 221,600) um Fr. 25,900 über dem letztjährigen.

Die Elektrifizierungsangelegenheit wird auch bei diesem Unternehmen weiterverfolgt.

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Das Betriebsergebnis ist im Vergleich zum Vorjahr ziemlich stabil geblieben; der Taxabbau hat die Güterverkehrseinnahmen nicht spürbar geschwächt. Das Einnahmentotal beläuft sich auf Fr. 815,300 (Fr. 799,400). Die Betriebsausgaben betragen Fr. 657,900 (Fr. 643,600). Es resultiert somit ein Einnahmenüber-

schuss von Fr. 157,400 (Fr. 155,800). Das Ergebnis setzt die Unternehmung in die Lage, den Dividendendienst wie bisher aufrechtzuerhalten. Die von der Bahnverwaltung durchgeführten Studien haben ergeben, dass die Elektrifizierung der Langenthal-Huttwil-Bahn im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht wirtschaftlich wäre.

12. Huttwil-Wolhusen-Bahn.

Dieses Unternehmen vermochte sein Betriebsergebnis im Berichtsjahr leicht zu verbessern. Die Einnahmen betragen Fr. 660,800 (Fr. 642,700) und sind folglich um Fr. 18,100 gestiegen. Die Betriebsausgaben sind gegenüber dem Vorjahr lediglich um Fr. 2800 angewachsen und betragen Fr. 580,700 (Fr. 577,900). Der Einnahmenüberschuss ist mit Fr. 80,100 (Fr. 64,800) um Fr. 15,300 höher als im Vorjahr.

13. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Das Betriebsergebnis dieser Bahn wird in einschneidender Weise von der Fälligkeit der Rollmaterialrevisionen beeinflusst. Während die Betriebseinnahmen mit Fr. 381,600 (Fr. 379,500) um Fr. 2100 höher sind als letztes Jahr, sind die Betriebsausgaben hauptsächlich zufolge stattgehabter Fahrzeug-Hauptrevisionen auf Fr. 362,100 (Fr. 341,700) angewachsen, d. h. um Fr. 20,400 gestiegen. Demzufolge beträgt der Einnahmenüberschuss nur noch Fr. 19,500 (Fr. 37,800). Das Ergebnis gewährleistet trotzdem noch die Selbsterhaltung des Unternehmens, weil das Obligationenanleihen variabel verzinslich ist.

14. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Der Strandbadbetrieb in Murten hat den Personenverkehr und seinen Ertrag im Berichtsjahr sehr günstig beeinflusst. Der Güterverkehr erfuhr ebenfalls eine Belebung, und zwar besonders zufolge der regeren Bautätigkeit in Freiburg. Die Betriebseinnahmen sind um rund Fr. 29,200 gestiegen und betragen Fr. 576,300 (Fr. 547,100). Die Betriebsausgaben sind ebenfalls angewachsen, und zwar um Fr. 16,100; sie betragen insgesamt Fr. 467,400 (Fr. 451,300). Es resultiert demnach eine Einnahmenüberschuss von Fr. 108,900 (Fr. 95,800).

Mit Hilfe des Staates Freiburg konnte das Unternehmen im Berichtsjahr seine Finanzlage entspannen und sanieren. Das in freiburgischem Besitze befindliche Anleihen von Fr. 700,000 wurde in Prioritätsaktien I. Ranges umgewandelt, und der Staat Freiburg übernahm die Garantie für ein neues Anleihen von Fr. 500,000.

15. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Leider hat das Unternehmen mit der Führung vermehrter Züge, der Schaffung besserer Anschlüsse und der Wiedereinführung der Retourbillets, in finanzieller Beziehung nicht die erhofften, befriedigenden Erfahrungen gemacht. Die ungünstige Finanzlage zwingt deshalb wiederum zu betrieblichen Einschränkungen. Die Betriebseinnahmen betragen rund Fr. 140,000 (Fr. 134,300), die Betriebsausgaben Fr. 171,000 (Fr. 174,200), weshalb ein Ausgabenüberschuss von Fr. 31,000 (Fr. 39,900) resultiert. Das von den Gemeinden und dem Staat zu tragende Defizit ist immerhin um Fr. 8800 kleiner als der letztjährige Ausfall. Es werden alle Anstrengungen gemacht, um das Defizit wesentlich herabzumindern.

16. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die Personenverkehrseinnahmen sind um rund Fr. 1300 zurückgegangen, wohl weil im Berichtsjahr kein Ausstellungsverkehr zu bewältigen war. Der Güterverkehr litt etwas unter der Abnahme des internationalen Transitverkehrs via Bonfol. Das Einnahmentotal beträgt noch Fr. 165,000 (Fr. 170,100). Die Betriebsausgaben sind auf Fr. 141,500 (Fr. 144,200) zurückgegangen, und es resultiert ein Einnahmenüberschuss von Fr. 23,500 (Fr. 25,900).

Schritte zur Verlängerung des am Jahresende abgelaufenen Sanierungsabkommens sind eingeleitet.

b) Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Oberland-Bahn.

Die Betriebseinnahmen dieses Unternehmens haben sich trotz der teilweise ungünstigen Witterung zur Zeit der Hochsaison neuerdings verbessert; sie betragen Fr. 2,543,100 (Fr. 2,513,100). Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 1,637,900 (Fr. 1,591,000). Es resultiert somit ein Einnahmenüberschuss von Fr. 905,200 (Fr. 922,100), der zufolge der eingetretenen Ausgaben-erhöhung dem letztjährigen um weniges nachsteht.

2. Berner Oberland-Bahnen.

Dieses, streng genommen nicht zu den Dekretsbahnen gehörende Unternehmen erzielte im Berichtsjahr Fr. 1,534,000 (Fr. 1,537,500) an Betriebseinnahmen. Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 990,800 (Fr. 1,013,400) und der Einnahmenüberschuss auf Fr. 543,200 (Fr. 524,100). Die Verbesserung des Endresultates ist nur auf die Ausgabenverminderung zurückzuführen.

3. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

Die Betriebseinnahmen stehen mit Fr. 495,600 (Fr. 498,100) dem letztjährigen Ergebnis nur unwesentlich nach. Die Ausgaben erreichen indessen die Summe von Fr. 362,500 (Fr. 342,300) und übersteigen den letztjährigen Betrag um Fr. 20,200. Der Einnahmenüberschuss weicht demzufolge auf Fr. 133,100 (Fr. 155,800).

Das Unternehmen sieht sich gezwungen, neue Finanzmittel zu beschaffen, um dringliche Konsolidierungsarbeiten durchführen zu können. Die dahingehenden Verhandlungen fallen nicht mehr in das Berichtsjahr.

4. Vereinigte Bern-Worb-Bahnen.

Das Einnahmentotal ist mit Fr. 790,900 (Fr. 788,600) annähernd gleich geblieben. Während der Personenverkehr eine kleine Mehreinnahme erbrachte, bewirkte der Taxabbau im Güterverkehr eine Ertragseinbusse von mehr als Fr. 5000. Erhöhte Stromkosten und ordentliche Gehaltsaufbesserungen bewirkten Mehrausgaben im Betrage von rund Fr. 13,500. Die Gesamtausgaben betragen Fr. 582,700 (Fr. 569,200) und der Einnahmenüberschuss beläuft sich auf Fr. 208,200 (Fr. 219,400).

5. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Trotz des Wegfalles ausserordentlichen Verkehrs, wie ihn z. B. die «SAFFA» im Jahre 1928 brachte,

hielten sich die Betriebseinnahmen annähernd auf der Höhe des Vorjahresergebnisses. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 1,440,500 (Fr. 1,445,900), die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 1,090,600 (Fr. 1,085,200), so dass ein Einnahmenüberschuss resultiert von Franken 349,900 (Fr. 360,700).

Der bahneigene Camionnagedienst erfreut sich grosser Beliebtheit beim Publikum, arbeitet indessen noch mit einem kleinen Defizit.

6. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Verkehr und Einnahmen haben im Berichtsjahr zugenommen. Bei Fr. 265,700 (Fr. 254,600) Betriebseinnahmen und Fr. 216,900 (Fr. 207,900) Betriebsausgaben weist das Unternehmen einen Einnahmenüberschuss nach von Fr. 48,800 (Fr. 46,700).

Die eingeleitete schrittweise Sanierung bringt dem Unternehmen rasch eine fühlbare Entlastung im Zinsendienst.

7. Langenthal-Jura-Bahn.

Die Betriebseinnahmen sind mit Fr. 173,600 (Fr. 159,500) um Fr. 14,100 höher als im Vorjahr. Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 156,300 (Franken 144,800), sind also auch angestiegen, und zwar um Fr. 11,500. Der Einnahmenüberschuss von Fr. 17,300 (Fr. 14,700) übersteigt den letztjährigen um Fr. 2600. Das Unternehmen ist immer noch nicht bei der Selbsterhaltung angelangt.

8. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Mehraufwendungen für den Anlageunterhalt und Mehrkosten des Stromkonsums haben leider die erzielte Einnahmenvermehrung aufgezehrt, so dass die Unternehmung wiederum mit dem gleichen ungenügenden Einnahmenüberschuss von Fr. 400 abschliesst wie letztes Jahr. Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 122,000 (Fr. 115,800) und die Betriebsausgaben Fr. 121,600 (Fr. 115,400).

9. Biel-Meinisberg-Bahn.

Die Bestrebungen zur Herabminderung des Betriebsdefizites dieser pachtweise von den Strassenbahnen der Stadt Biel betriebenen Unternehmung waren im Berichtsjahr teilweise von Erfolg begleitet. Bei Franken 52,000 (Fr. 48,500) Betriebseinnahmen und Fr. 52,400 (Fr. 51,800) Betriebsausgaben resultiert ein Ausgabenüberschuss von Fr. 400 (Ausgabenüberschuss Fr. 3300). Dieses Betriebsergebnis entbindet die Gemeinden von Subventionsleistungen.

10. Seeländische Lokalbahn Biel-Täuffelen-Ins.

Der Ausbau Nidau-Biel beginnt sich als sehr fruchtende Massnahme auszuwirken; der Personenverkehr erbrachte rund Fr. 9000 Mehreinnahmen. Auch der Güterverkehr verzeichnet einen erfreulichen Fortschritt. Bei Fr. 252,600 (Fr. 232,400) Betriebseinnahmen und Fr. 221,800 (Fr. 212,700) Betriebsausgaben resultiert ein Betriebsüberschuss von Fr. 30,800 (Franken 19,700). Das Unternehmen hat damit seit der Sanierung erstmals einen Teil des Anleihezinses effektiv herausgewirtschaftet.

11. Tavannes-Noirmont-Bahn.

Die Einnahmen haben sich im Berichtsjahr etwas erholt und sind auf Fr. 280,000 (Fr. 276,800) angestiegen. Die Ausgaben wurden ungünstig beeinflusst durch die eingetretene Erhöhung der Mitbenützungsschädigung für den Bahnhof Tavannes; trotzdem betragen sie zufolge ergriffener Sparmassnahmen nur Fr. 256,100 (Fr. 261,200). Es resultiert folglich ein Einnahmenüberschuss von Fr. 24,100 (Fr. 15,600). Leider genügt dieses Resultat nicht vollständig zur Selbsterhaltung des Unternehmens.

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

Das Betriebsergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr etwas verbessert, dank der Zunahme des Personenverkehrs. Bei Fr. 280,000 (Fr. 270,700) Betriebseinnahmen und Fr. 257,400 (Fr. 252,900) Betriebsausgaben ergibt sich ein Einnahmenüberschuss von Fr. 22,600 (Fr. 17,800). Gegen das Jahresende hin, fühlte das Unternehmen bereits die ersten Anzeichen der neuen Krisis in der Uhrenindustrie. Die notwendige Sanierung der Finanzlage gelangte im Berichtsjahr noch nicht in ein entscheidendes Stadium.

D. Projektirte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde kein konzessioniertes Bahnprojekt in Angriff genommen.

E. Eisenbahn- und Automobilkonzessionen.

Im Jahre 1929 wurden folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

- 27. Januar: Automobilbetrieb Gänsbrunnen-Kürhaus Weissenstein.
- 6. März: Provisorischer Automobilbetrieb Burgdorf-Fraubrunnen.
- 10. Mai: Sommer-Automobilbetrieb Interlaken-Beatenberg (Waldegg).
- 15. Mai: Standseilbahn Schönried- (eventuell Gstaad-)Hornfluh. (Antrag auf Erteilung der Bundeskonzession.)
- 2. Juli: Sommer-Automobilbetrieb Hilterfingen-Tschingel-Ringoldswil.
- 6. August: Automobilbetrieb Cudrefin-Neuenburg (an Markttagen).
- 22. Oktober: Automobilbetrieb Grenchen-Arch-Leuzigen.
- 1. November: Automobilbetrieb Langnau-Bärau.

b) Konzessionserneuerungen.

- 27. August: Auto-Transports d'Ajoie.
- 3. Dezember: Automobilbetrieb Beatenberg-Waldegg.

c) Konzessionsänderungen.

- Januar 1929: Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn; Einheitskonzession.

d) **Konzessionsausdehnungen.**

Keine.

e) **Fristverlängerungen.**

Keine.

f) **Konzessionsablehnungen.**

18. November: Interlaken-Lütschinentäler (Konzession B.).

F. Vorschussrechnung.

Über den Stand der Rechnung am Jahresbeginn, die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Veränderungen und den Rechnungsstand am Ende des Berichtsjahres gibt die auf Seite 291 enthaltene Tabelle zahlenmässigen Aufschluss.

Beizufügen sind noch folgende

Erläuterungen:**1. Eisenbahnprojektvorstudien.**

Diese Rubrik wurde im Berichtsjahr nicht beansprucht.

2. Eisenbahnsubventionen.

Das Guthaben des Staates bei der Biel-Meinisberg-Bahn wurde durch die vereinbarte Ausföhlung von Prioritätsaktien abgelöst.

3. Vorschüsse an Bahnen.

Biel-Täuffelen-Ins-Bahn. Das Unternehmen wurde mit dem fällig gewordenen, aber einstweilen gestundeten Anleiheuzins belastet.

Brienzersee-Bahn. Zufolge der geleisteten Verzinsung und Amortisation reduziert sich das Guthaben des Staates auf Fr. 20,000.

Langenthal-Melchnau-Bahn. Die beiden Schuldposten des Unternehmens sind angewachsen um die Zinsbelastung pro 1929.

Berner Alpenbahn. Die der Lötschbergbahn auf Grund von Art. 4 des Gesetzes betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 7. Juli 1912 gewährten Zuschüsse an die Verzinsung des 4 % Anleihens II. Hyp. Frutigen-Brig von 42 Millionen Franken haben seit der im Jahre 1923 durchgeführten Sanierung und Verrechnung per 1. Januar 1930 den Stand von Fr. 10,779,134. 80 erreicht. Gegenüber dem Bilanzausweis der Lötschbergbahn per 31. Dezember 1929 ergibt sich eine Differenz von Fr. 51,725. 32, die auf den Umstand zurückzuführen ist, dass die B.L.S. eine beim Staate bereits in das Jahr 1930 fallende Buchung noch in den Rechnungsabschluss pro 1929 einbezogen hat.

4. Hülfeleistung an Bahnen.

Saignelégier-Glovelier-Bahn. Die Subventionsleistung von Fr. 10,112. 50 gliedert sich in eine Restzahlung von Fr. 2612. 50 an das Betriebsdefizit pro 1928 und in den Beitrag des Staates von Fr. 7500 an das Defizit pro 1929. Die Hülfeleistungsgemeinden machten dem Staate noch Rückerstattungen im Betrage von Fr. 2175.

Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn. Das Unternehmen wurde mit dem herausgewirtschafteten Jahreszins belastet. Es kam seiner Zins- und Amortisationspflicht nach.

5. Subventionen an Bahnbauten.

Keine Bemerkungen.

6. Automobilkurse.

Der ausgewiesene Zuwachs des staatlichen Guthabens ist lediglich auf Zinsbelastungen zurückzuführen.

G. Schifffahrt.**1. Bestand der kontrollierten Schiffe.**

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	552	493	228	443	1716
Ruderboote mit Aussenbordmotor	145	56	23	20	244
Motorboote	58	49	5	6	118
Schwertkielboote	12	68	5	2	87
Schwertkielboote mit Aussenbordmotor	2	9	—	—	11
Kielyachten	2	9	—	—	11
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	2	7	7	43	59
Fähren	—	—	—	12	12
Total	773	691	268	526	2258

Die auf dem Bielersee stationierten Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 22 neue Patente ausgestellt und 28 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1929 auf 159 Patente (gegenüber 165 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.*Einnahmen:*

Gebührenmarken	Fr. 8602.—	
Stempelmarken	» 136.95	
Reglemente	» 189.—	
Nr.-Schilder	» 5.50	Fr. 8933.45

Ausgaben	» 6538.20
--------------------	-----------

Überschuss	Fr. 2395.25
----------------------	-------------

Bern, den 10. Juni 1930.

Der Bau- und Eisenbahndirektor
des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 15. Juli 1930.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider.**

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1929		Neue Vorschüsse pro 1929		Amortisationen pro 1929		Stand am 1. Januar 1930	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Eisenbahnprojektvorstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Biel-Meinisberg-Bahn	176,290	50	23,709	50	200,000	—	—	—
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	330,712	85	16,535	60	—	—	347,248	45
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Brienzersee-Bahn	30,000	—	1,500	—	11,500	—	20,000	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekrets- bahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	26,207	95	1,441	40	—	—	27,649	35
Langenthal-Melchnau-Bahn, Kupferlieferung . .	26,683	65	1,601	45	—	—	28,285	10
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg- Simplon	9,939,134	80	840,000	—	—	—	10,779,134	80
<i>Total</i>	10,714,522	94	861,678	45	11,500	—	11,564,101	39
4. Hülfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	143,219	55	10,112	50	2,175	—	151,157	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	35,452	80	2,222	—	3,092	—	34,582	80
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn (früher Huttwil-Eriswil- Bahn)	9,394	35	—	—	—	—	9,394	35
<i>Total</i>	213,416	70	12,334	50	5,267	—	220,484	20
5. Subventionen an Bahnbauten.	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Automobilkurs Worb-Biglen und Worb-Gross- höchstetten	9,261	30	277	85	—	—	9,539	15
Oberaargauische Automobilkurse	9,457	85	283	70	—	—	9,741	55
<i>Total</i>	18,719	15	561	55	—	—	19,280	70

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1929.
(Die Abschreibungen auf dem Aktienkapital sind in den nachstehenden Zahlen berücksichtigt.)

№	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	1,252,000	105,159	1,357,159	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	2,087,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	{ 20. VIII. u. 13. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	1,000,000	2,686,378	3,686,378	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	3,965,500	3,004,053	6,969,553	2,156,500	2,154,750
6	Prantrut-Boofol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	857,700	1,423,900	171,800	171,800
6	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	—	—	—	—	—
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	3,680,000	9,425,000	13,105,000	1,262,000	1,262,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899	14. VIII. 1901	2,770,000	6,569,908	9,339,808	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweismimmen	15. X. 1897	27. II. 1901	1. XI. 1902	2,803,500	5,085,068	7,888,568	2,184,000	2,184,000
10	Saignelégier-Glovelier	{ 26. III. 1897 29. III. 1901 }	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	629,970	1,729,970	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	668,280	780,600	1,448,880	484,320	484,320
12	Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	{ 23. VIII. 1898 23. VII. 1903 }	2,475,000	794,432	3,269,432	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1893	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,942,419	4,672,419	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	Ramsel-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	{ 23. XI. 1905 28. II. 1907 }	1. VI. 1908	1,301,850	648,133	1,949,983	795,825	795,825
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. 1836	59,783,500	119,869,587	179,653,087	23,838,200	13,982,481
Total					92,083,930	159,148,307	251,232,237	36,855,145	26,947,477
II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	62,000	2,132,000	1,108,000	1,008,000
2	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	—	—	—
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	1,360,000	325,000	1,685,000	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	{ 20. IX. 1897 26. II. 1908 }	21. X. 1898	2,237,950	1,665,000	3,902,950	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1893	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	8,276,000	16,179,650	1,500,000	1,500,000
4	Zweismimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	—	—	—	—	—
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942,000	400,000	1,342,000	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	739,400	303,650	303,650
7	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	{ 18. XI. 1912 11. III. 1918 }	4. XII. 1916	1,690,000	1,564,900	3,254,900	1,037,200	1,037,200
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,055,000	7,611,500	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	860,000	2,732,000	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	1,287,000	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1,700,000	1,700,000	3,400,000	163,000	162,825
Total					26,013,500	18,252,900	44,266,400	9,229,940	9,127,965
Gesamttotal					118,097,430	177,401,207	295,498,637	46,085,085	36,075,442