Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1922)**

PDF erstellt am: **13.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416983

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

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

http://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1922.

Direktor: Regierungsrat **Rudolf von Erlach.**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **Volmar.**

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Bald 10 Jahre liegen hinter uns, seit der welterschütternde Krieg in Europa begann, und noch besteht kein richtiger Friedenszustand, in dem sich die Völker normaler Verhältnisse erfreuen können. Das bekommt auch das Bau- und Eisenbahnwesen immer noch in empfindlicher Weise zu spüren. Wenn auch eine Entspannung konstatiert werden kann, so ist doch die Teuerung und die Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs, in geringerem Masse zwar, immer noch da und wirkt lähmend auf die Bautätigkeit und die normale Entwicklung des Verkehrslebens ein. Das nötigte den Bund, die Kantone und die Gemeinden auch im Berichtsjahre zur Fortsetzung der Aktion zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Anordnung von Notstandsarbeiten. Es wurden neue finanzielle Mittel bewilligt, nachdem die früher bereitgestellten erschöpft waren. Hierüber wird jedoch die Direktion des Innern durch das Arbeitsamt besonders berichten. Im Bericht der Baudirektion kann nur das berührt werden, was in ihrem Arbeitsgebiet und mit ihrer Mitwirkung geschehen ist, d. h. in dem ihr unterstellten Hoch-, Strassen- und Wasserbau im ganzen Kanton, seien es eigene oder von ihr subventionierte Gemeinde- oder Korporationsarbeiten.

Eine bedeutende Zahl grösserer und kleinerer Bauten sind nun auf diesem Wege als Notstandsarbeiten zur Ausführung gekommen, die finanziell daran Beteiligten wurden aber so stark in Anspruch genommen, dass eine Entlastung für die Zukunft vonnöten ist.

Die ausgeführten Arbeiten verteilten sich in der Hauptsache auf industrielle und städtische Gebiete, die infolge der wirtschaftlichen Störungen unter Arbeitslosigkeit litten und mehr oder weniger noch leiden. Arbeitsbeschaffung war die geeignetste materielle und moralische Massnahme zur Bekämpfung der herrschenden Übelstände, das war schon in ähnlichen Lagen im vorigen Jahrhundert erkannt worden. Es ist dabei mit vereinten Kräften gelungen, viele nützliche Unternehmen, die sonst nicht so rasch zur Verwirklichung gelangt wären, zustande zu bringen. Zu bedauern ist einerseits, dass man sich dabei nicht mehr auf grössere Werke kon-

zentrieren konnte, allein auch die kleinern, örtlichen Bedürfnisse für Arbeitsbeschaffung mussten ja ebenso befriedigt werden. Über alles Nähere, was geleistet worden ist und mit welchen Kosten, enthalten die Unterrubriken die bezüglichen Angaben.

Für die Bauverwaltung ergab sich aus diesen aussergewöhnlichen Verhältnissen neben andern Arbeitsvermehrungen begreiflich eine starke Belastung, die an das gesamte Personal, welches keine entsprechende Vermehrung erfahren hat, die grössten Anforderungen stellte.

Das Zentralbureau (Sekretariat und Rechnungsführung) besteht aus 5 Beamten und Angestellten, das Hochbaubureau zählt 9 Techniker und 3 Kanzlisten, das Tiefbauamt (Bureaux des Kantons- und der fünf Kreisoberingenieure, des Wasserbauingenieurs und der Juragewässerkorrektion) 18 Techniker und 9 Kanzlisten, das Wasserrechtsamt 2 und das Vermessungsamt 8 Beamte und Angestellte. Dem Tiefbauamt unterstehen 23 Oberwegmeister und 558 Wegmeister, 5 Bauführer, zugleich Schwellenmeister, 5 Schleusen- und 25 Pegelaufseher.

Im übrigen besteht noch der Motorwagendienst mit 1 Chefchauffeur für die zwei Personenwagen und 2 Motorräder, 9 Lastwagen und 7 Dampfstrassenwalzen des Staates.

Von wichtigern Personalveränderungen ist nur eine zu erwähnen; es betrifft dies den Austritt von Kreisoberingenieur Fr. Neuhaus in Thun auf 15. Juli 1922 und die Wahl von Ingenieur Rudolf Walther in Spiez an dessen Stelle. Herr Neuhaus hat dem Staat in verschiedenen Stellungen während 53 Jahren gute Dienste geleistet. Er war 1869—1880 Sekretär und Techniker des Bezirksingenieurs in Thun, dann Projektant und Bauleiter des Strassenbaues Merligen-Neuhaus und Bauleiter der Emmekorrektion, 1888—1891 Sekretär der Baudirektion, von 1891 bis 1895 Bauleiter der Grimselstrasse und von da bis Juli 1922 zuerst Bezirks- und dann Oberingenieur des Kreises Oberland. Unter seiner Leitung ist eine Anzahl wichtiger Werke, namentlich auch Wasserbauten, zur Durchführung gelangt.

Die **obligatorische Unfallversicherung** umfasst das sämtliche technische Hoch- und Tiefbaupersonal, die Oberwegmeister und Wegmeister, die Schwellenmeister und die gesamten Regiearbeiter des Staates, in der Hauptsache Strassenarbeiter. Die Hochbauarbeiten werden meistens von Handwerkern und Unternehmern in Akkord ausgeführt, wofür diese selbst versicherungspflichtig sind. Im Wasserbau ist der Staat nur an einzelnen Orten selbst schwellenpflichtig, wofür ihm auch bei Regiearbeiten die Unfallpflicht obliegt. Die meisten übrigen Wasserbauten an den Gewässern sind Sache der Gemeinden bzw. der Schwellenbezirke nach Massgabe des Wasserbaupolizeigesetzes, wofür diese bzw. ihre Unternehmer versicherungspflichtig sind.

Nach langen Verhandlungen hat endlich die Unfallversicherungsanstalt den gemeinsam mit andern Kantonen gestellten Begehren um Herabsetzung des Prämiensatzes für die Betriebsversicherung der Weg- und Schwellenmeister und der Regiearbeiter von 22 ‰ auf 16 ‰ entsprochen. Dadurch resultiert nun auch eine entsprechend günstigere Prämienabrechnung.

Die versicherungspflichtigen Lohnsummen betrugen zusammen Fr. 2,670,410. 15, die Betriebsprämien zusammen Fr. 40,891. 45.

Die von der Unfallversicherungsanstalt bezahlten Unfallentschädigungen betrugen ohne Arzt- und Apothekerkosten für 104 Unfälle Fr. 13,779. 80, wozu noch die Rentenfälle kommen von zusammen Fr. 2127. 65.

Das **Budget** der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1922 sah ohne die Spezialrubriken Irrenfonds und Juragewässerkorrektion an Reinausgaben vor Fr. 4,643,553; die Jahresrechnung ergibt an Reinausgaben Franken 5,417,950. 29, so dass eine Budgetüberschreitung resultiert von Fr. 774,397. 29 oder 16,6 %.

Folgende abschnittweise Übersicht zeigt die Budgetkredite der Hauptrubriken und ihre Verwendungen (Reinausgaben) sowie die Mehr- und Minderausgaben:

	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung	103,518	—	123,031	85	19,513	85	—	—
B. Kreisverwaltung	130,702	—	146,939	50	16,237	50	—	—
C. Unterhalt der Staatsgebäude	440,000	—	471,175	50	31,175	50	—	—
D. Hochbauten, Neu- und Umbauten	350,000	—	449,969	20	99,969	20	—	—
E. Strassenunterhalt	2,821,000	—	3,401,975	76	580,975	76	—	—
F. Strassen- und Brückenbauten	300,000	—	299,999	35	—	—	—	65
G. Wasserbauten	398,500	—	397,221	03	—	—	1,278	97
H. Wasserrechtswesen	* 5,010	—	8,960	05	[1]) 13,970	05	—	—
J. Vermessungswesen	76,140	—	93,214	25	17,074	25	—	—
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen	28,703	—	25,463	75	—	—	3,239	25
Total	4,643,553	—	5,417,950	24	778,916	11	4,518	87
* Einnahmen	. . . . .	. .	. . . . .	. .	4,518	87		
Mehrausgaben bzw. Mindereinnahmen	. . . . .	. .	. . . . .	. .	774,397	29		

[1]) Bzw. Mindereinnahmen.

Die Hauptüberschreitung entfällt auf den Strassenunterhalt mit 75 %, und zwar in der Hauptsache auf Wegmeisterbesoldungen und Herstellungsarbeiten infolge Wasserschaden; dann folgt der Hochbau (Neu- und Umbauten) mit 13 % und 4 % auf Gebäudeunterhalt (nicht vorgesehener Pfrundloskauf), der Rest von 7 % verteilt sich auf die übrigen Rubriken.

Daneben besteht die Vorschussrechnung, die zur Bestreitung der grossen Bauten, speziell von Notstandsarbeiten, in Anspruch genommen werden musste. Dieselbe folgt auf Seite 250 des Berichtes in besonderer Zusammenstellung.

Gegenüber den Reinausgaben von Fr. 2,620,000 im Vorkriegsjahr 1913 ergibt sich eine Steigerung um 106%. (Verdoppelung.) Eingehendere Darlegungen finden sich in den Unterabschnitten.

B. Gesetzgebung.

Vom Gemeinderat von Biel ist das Gesuch gestellt worden, es möchten die in § 19 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften durch die Gemeinden vorgesehenen Dekretsvorschriften über rationelle Baulandeinteilung erlassen werden. Diesem Begehren liegen zwei grössere Überbauungsprojekte in dortiger Gemeinde zugrunde, welche ohne solche Vorschriften nicht wohl rationell gelöst werden können. Auch andernorts scheint sich dasselbe Bedürfnis geltend zu machen. Das Begehren ist begründet. Zuerst glaubte man durch analoge Anwendung des Verfahrens für Bodenverbesserungen usw. nach Art. 87 des EG zum ZGB zum Ziele zu gelangen. Indessen ergab die nähere Prüfung, dass die Aufstellung der anbegehrten Dekretsvorschriften doch die richtige Lösung sei. Diese soll sobald als möglich erfolgen.

Gewisse Notwendigkeiten wären auch vorhanden für eine Revision des alten Strassenbaugesetzes vom 21. März 1834 sowie des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857. Beide Gesetze waren für ihre Zeit vortreffliche Erlasse, passen nun aber in einzelnen Punkten nicht mehr ganz auf die heutigen Verhältnisse.

Die Revision birgt bedeutende Schwierigkeiten und erfordert grosse, wohldurchdachte Arbeit in normalen Zeitverhältnissen. In diesem Sinne soll sie ebenfalls an die Hand genommen werden.

Die bundesgesetzliche Ordnung des Verkehrs mit Motorfahrzeugen ist noch in Vorbereitung.

Sonst ist über gesetzliche Erlasse im Gebiete des Bauwesens im Berichtsjahr nichts zu berichten.

C. Hochbauwesen.

1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten.

1. Der Budgetkredit X D 1 für diese Arbeitsrubrik ist seit 1901 mit Fr. 250,000 der nämliche geblieben, bloss der Amortisationsposten D 2 ist von Fr. 50,000 auf Fr. 100,000 erhöht worden. Vor 1901 waren auf D 1 Fr. 400,000 und auf D 2 Fr. 50,000 ausgesetzt. Bei der Behandlung des Budget der Baudirektion von 1901 im Grossen Rat wurde gesagt, dass man nun bei der dankbarsten Rubrik angelangt sei, wo mit dem meisten Erfolg Abstriche gemacht werden können. Dies geschah denn auch; zunächst bei der in Rede stehenden Rubrik D 1 um Fr. 200,000. Neue, grosse Hochbauten, hiess es, stünden in nächster Zeit nicht in Aussicht oder müssten, wenn nicht dringlicher Art, verschoben werden. Nun warteten aber doch gleich stets viele berechtigte Baubedürfnisse auf Berücksichtigung und es mussten auch seither eine Reihe neuer Staatsbauten und Umbauten gemacht werden, gerade noch in den letzten zehn Jahren bei den teuren Baupreisen. Die Baudirektion hat sich daher immer wieder veranlasst gesehen, um angemessene Wiedererhöhung der Kredite nachzusuchen; jedoch ohne Erfolg. Es ist begreiflich, wenn der Budgetansatz pro 1922 für die verschiedenen grossen Bauten nicht zu genügen vermochte und ein Nachkredit von rund Fr. 100,000 nötig geworden ist.

Die auf D 1 gebuchten Ausgaben betreffen rund 60 verschiedene Objekte, wovon nur die grössern Posten in der nachstehenden Zusammenstellung einzeln aufgeführt sind. Ein Teil des Kredits wird für die technischen Vorarbeiten und Bauleitungen beansprucht, welche sämtlich hier verrechnet werden.

Folgende grosse Bauten, von denen einzelne allein mehr als einen Jahreskredit in Anspruch nehmen, sind im Berichtsjahr vom Grossen Rat beschlossen und die Kredite für sie bewilligt worden:

1. Öschberg, Obst-, Gemüse- und Gartenbauschule, Lehr- und Verwaltungsgebäude . . . . . abzüglich Kantons- und Bundesbeiträge aus ausserordentlichen Notstandskrediten (Beschluss vom 20. II).	Fr.	590,000
2. Langenthal, Land- und Hauswirtschaftsschule, Lehrgebäude usw. . . abzüglich Notstandssubventionen (Beschluss vom 20. II).	»	680,000
3. Bern, Frauenspital, Erweiterung und Umbauten, Nachkredit	»	75,000
4. Pathologisch-pharmakologisches Institut beim Inselspital, Erweiterung (Beschluss vom 20. IX.).	»	105,000
5. Biel, Technikum, Neubau, abzüglich Notstandsbeitrag des Bundes von 20 % (Beschluss vom 15. XI.) . . .	»	1,175,000

Von diesen Arbeiten sind die Artikel 1, 2 und 4 in Angriff genommen und entsprechend gefördert worden. Art. 3 ist, soweit bewilligt, fertig. Die Grundbewilligungen dafür erfolgten schon 1919 und 1920 in drei verschiedenen Vorlagen (Flügelanbau, Zentralheizungs- und Warmwasserversorgungsanlage, Wäscheflügel und Umbauten im alten Haus). Diese Bauten waren, abgesehen von allen Spezialeinrichtungen, deswegen kompliziert, weil alte und neue Teile ohne Störung des Betriebes miteinander in richtige Verbindung gebracht werden mussten, was viele Änderungen im alten Hause bedingte. Diese Erweiterung und Verbesserung ist einem grossen Bedürfnis gerecht geworden. Zur eigentlichen Vollendung der Anstalt bedarf es noch der Erstellung des sogenannten Küchenflügels, dessen Ausführung angesichts vieler anderer notwendiger Verpflichtungen vorläufig verschoben werden musste.

Der Technikumsbau in Biel konnte noch nicht begonnen werden; die unsichern Fundationsverhältnisse sowie die Möblierung und Werkstätteeinrichtungen bedürfen noch einer genauern Überprüfung und Feststellung.

Auf Vorschussrechnung wurden für die obgenannten 10 verschiedenen grössern Hochbauten ausgegeben pro 1922 im ganzen Fr. 771,653. 90.

Im ganzen bestehen auf Rubrik X D 1 für 38 ganz oder teilweise ausgeführte oder noch nicht angefangene Bauten Zahlungsverpflichtungen von Fr. 2,217,500 (bewilligt Fr. 3,779,700, bezahlt Fr. 1,562,200).

2. **Der Amortisationskredit X D 2** von Fr. 100,000 ist zur Abschreibung auf der Vorschussrechnung für den Frauenspital verwendet worden.

3. **An den drei Irrenanstalten Waldau, Münsingen und Bellelay** sind auf Rechnung des **Irrenfonds** in zwölf Posten verausgabt worden Fr. 370,755. 50. Die grössten Ausgaben betreffen die sehr notwendige Wasserversorgungs- und Hydrantenanlage für die Waldau, den Neubau der abgebrannten Scheune daselbst und die Erstellung von Wärterwohnungen in Münsingen mittels des angekauften Chalet Temperenza in Kandersteg.

In Aussicht genommen ist ferner die Erstellung von Wärterwohnungen für die Waldau und Bellelay.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Gegenüber den Budgetkrediten C 1 bis 5 von Franken 440,000 ergibt sich eine Reinausgabe von Franken 437,075. 55. Dazu kamen aber nachträglich die vom Grossen Rat beschlossenen Entschädigungen für den Loskauf der Pfrundgebäude von Belp und Rüeggisberg nebst bezüglichen Wertvergütungen an die Domänenkasse mit zusammen Fr. 34,100, womit sich die in der Generalzusammenstellung enthaltene Überschreitung von Fr. 31,175. 55 ergab.

Zu knapp bemessen sind für einen richtigen Gebäudeunterhalt die Kredite C 1 und 2, Amts- und Pfrundgebäude. Erstere Gebäudekategorie umfasst alle Verwaltungs-, Militär-, Schul-, Anstalts- und Strafgebäude, ausgenommen die zugehörigen Ökonomiegebäude. Darunter befinden sich sehr viele alte, stark benutzte Gebäulichkeiten, welche einen kostspieligen Unterhalt bedingen. Überdies hat sich die Zahl dieser Gebäude stets vermehrt.

Anfangs 1922 wurde der Finanzdirektion eine grössere Kreditvorlage für Ausführung notwendiger Notstandsarbeiten in Amtsgebäuden zugunsten des Gewerbestandes eingereicht; sie konnte jedoch nicht berücksichtigt werden.

Es folgen die Zusammenstellungen der Hochbauausgaben auf Budgetrubriken X D und C.

D 1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten 1922. Budgetkredit Fr. 250,000.

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

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1922		Gesamtkosten bis Ende 1922		Stand der Arbeiten und der Abrechnungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht des Bauamtes	—	—	87,361	—	—	—	
Verschiedene Bauten unter Fr. 20,000	146,014	30	96,888	05	136,136	35	53 Objekte.
Bern, Hochschule; neue Heizkessel	22,000	—	1,491	35	22,000	—	Erledigt
Pruntrut, Seminar; Herstellungsarbeiten	46,000	—	5,141	85	44,233	30	Abrechnung 1923.
Biel, Amthaus; Untermauerung	53,000	—	6,874	15	37,265	25	Garantiezeit abwarten.
Bern, Hochschule; neuer Hörsaal	20,000	—	1,106	60	19,521	85	Erledigt.
Bern, geologisches Institut; Umbauten	25,300	—	11,797	55	25,062	80	»
Weissenbühl, Salzmagazin; Dachneubau	57,000	—	3,221	95	57,000	—	»
Bern, Amthaus; Wohnungs- und Bureaueinrichtungen	30,000	—	27,010	80	27,010	80	Abrechnung 1923.
Langenthal, landwirtschaftliche Schule; Schweinescheune	120,000	—	64,953	05	102,497	60	» 1923.
Hindelbank, Anstaltsscheune; Umbau	60,000	—	26,471	35	26,471	35	Im Bau.
Brüttelen, Erziehungsanstalt; Umbauten	20,000	—	88	60	19,756	85	Erledigt.
Langenthal, landwirtschaftliche Schule; Remise	28,000	—	16,780	25	16,780	25	Abrechnung 1923.
Bellelay, Hotel «Bären»; Instandstellung	33,900	—	190	75	33,009	30	» in Arbeit.
Bern, botanischer Garten; Stützmauer	122,000	—	591	90	591	90	Im Bau.
Total	783,214	30	349,969	20	567,337	60	

Der Budgetkredit von Fr. 250,000 wurde somit um Fr. 99,969. 20 überschritten, wofür der Regierungsrat mit Beschluss vom 19. September 1922 die Ermächtigung erteilte. Von den verzeichneten Krediten von Fr. 783,214. 30 sind noch Franken 215,876. 70 unverbraucht.

Belastet bleibt der Kredit X D 1 auf 1. Januar 1923 durch unerledigte Bewilligungen mit Fr. 329,772. 75. Dazu kommen noch Fr. 1,894,791 restanzliche Verpflichtungen aus Vorschussrechnung, so dass die Totalbelastung Fr. 2,224,563. 75 beträgt.

Über Bauten auf der Tessenbergdomäne wird 1923 Bericht gegeben werden.

D 2. Der Amortisationskredit von Fr. 100,000 ist zur Abschreibung auf dem Posten Bern Frauenspital, verwendet worden. Die hierfür verbleibende Vorschussrestanz beträgt auf 1. Januar 1923 noch Fr. 499,697. 95.

Irrenanstaltsbauten auf Rechnung Irrenfonds. Budget Fr. 100,000. Nachkredit Fr. 200,000.

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1922		Gesamtkosten bis Ende 1922 (ohne Einnahmen)		Stand der Arbeiten und der Abrechnungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Bauleitung und Aufsicht	—	—	11,975	25	—	—	
Münsingen, Werkzeugschopf und Wäscherei	58,000	—	21,591	60	56,656	85	Abrechnung 1923.
Münsingen, automatische Kühlanlage	20,000	—	3,335	35	19,857	10	» 1923.
Münsingen, Wohnung für den IV. Arzt	2,500	—	1,571	55	1,571	55	» 1923.
Münsingen, Erstellung von Wärterwohnungen	72,500	—	56,286	—	56,286	—	Im Bau.
Münsingen, Dachumbau; Zellenabteilung VII	21,790	—	20,564	60	20,564	60	Abrechnung 1923.
Waldau, Kreuzweghaus; Umbauten	66,000	—	26,064	10	65,875	60	» 1923.
Waldau, Wiederaufbau der abgebrannten Scheune	225,000	—	8,103	65	217,984	80	» 1923.
			* 70,756	90			
Waldau, Umbau der Neuhausscheune	63,000	—	26,378	60	62,972	25	» 1923.
Waldau, Erweiterung des Kleidermagazins	2,000	—	1,512	50	1,512	50	» 1923.
Waldau, Wasserversorgung und Hydrantenanlage	160,000	—	122,419	40	122,419	40	Im Bau.
Waldau, Kanalisation	290,000	—	196	—	286,983	05	
Total	980,790	—	299,998	60	912,683	70	

* Einnahmen (Brandentschädigung).

Der Budgetkredit wurde somit um Fr. 199,998. 60 überschritten, wozu der Regierungsrat mit Beschluss vom 12. Mai 1922 unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates die Ermächtigung erteilte.

Von den bewilligten Krediten von Fr. 980,790 verbleibt noch eine Restanz von Fr. 68,106. 30.

Aus unerledigten Bewilligungen bleibt der Kredit auf 1. Januar 1923 noch belastet mit Fr. 161,963. 25. Bewilligt wurden im Jahr 1922 im ganzen Fr. 351,790.

Aus Vorschussrechnung wurden ausgeführt und bezahlt:

Bauobjekte	Bewilligte Baukredite		Reinausgaben pro 1922		Gesamtkosten bis Ende 1922		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Langenthal, landwirtschaftliche Schule; Verwaltungsgebäude [1]	266,000	—	150,314	90	241,079	60	Abrechnung 1923.
			* 20,000	—			
Langenthal, landw. Schule; Lehrgebäude [2]	680,000	—	333,816	60	333,816	60	» 1923.
Langenthal, landwirtschaftliche Schule; Ökonomiegebäude [3]	236,000	—	9,513	35	235,710	45	Abrechg. 1923 z. L. Landw. Dir.
Langenthal, landwirtschaftliche Schule; Schweinescheune und Bäckerei	28,000	—	22,587	90	22,587	90	do.
Oeschberg, Gartenbauschule; Neuanlage [4]	165,000	—	21,882	80	151,365	30	Abrechnung 1923.
Oeschberg, Gartenbauschule; Lehr- und Verwaltungsgebäude [5]	590,000	—	183,286	80	183,286	80	Im Bau.
Oeschberg, Gartenbauschule; Hydrantenanlage	13,500	—	8,539	60	8,539	60	Abrechnung 1923 zu Lasten Landwirtschaftsdirektion.
			* 7,647	45			
Oeschberg, Gartenbauschule; Gartenanlage	12,000	—	3,367	25	3,367	25	do.
Rütti, landwirtschaftliche Schule; Scheune, Wohnungseinrichtung	3,800	—	3,986	05	3,986	05	Erledigt und abgerechnet.
Rütti, landwirtschaftliche Schule; Verwaltungsgebäude, Verbesserungen	3,300	—	402	85	1,953	80	In Arbeit.
Rütti, landwirtschaftliche Schule; Wiederaufbau der Scheune [6]	207,640	—	1,500	—	1,500	—	Im Bau.
			* 128,718	—			
Waldau, Anstalt; Ökonomie, Unterhalt	4,000	—	1,962	45	1,962	45	In Arbeit.
Waldau, Anstalt; Möösli, Wohnungen	24,000	—	1,499	35	23,502	85	Erledigt.
Münsingen, Anstalt; Ökonomie, verschiedene Arbeiten	20,310	—	89	30	19,045	—	»
Münsingen-Schwand; Küche und Pächterhaus, Renovation	15,370	70	2,629	35	15,370	70	»
Münsingen-Schwand; Lastwage	4,000	—	4,000	—	4,000	—	»
Münsingen-Schwand; Ökonomie, Renovation	6,000	—	4,561	65	4,561	65	In Arbeit. Abrechnung 1923.
Bern, Frauenspital; Erweiterung [7]	1,030,000	—	142,279	90	1,029,697	95	Aus X D 3 Fr. 100,000 amortisiert.
			* 64,036	95			
Bern, Frauenspital; Möblierung [8]	229,000	—	10,113	05	228,542	55	Abrechnung 1923 zu Lasten Sanitätsdirektion.
			* 8,400	—			
Bern, Frauenspital; Sterilisationsanlage	32,500	—	—	—	32,500	—	Fertig.
Bern, Frauenspital; Zentralheizung [9]	166,000	—	5,530	—	165,962	60	»
			* 5,000	—			
Thun, Lehrerinnenseminar; Neubau [10]	492,000	—	134,570	80	134,570	80	Im Bau.
			* 40,000	—			
Übertrag	4,228,420	70	1,046,433	95	2,846,909	90	

Die * bedeuten Einnahmen.

[1]) Grossratsbeschluss vom 16. Mai 1921.
[2]) » » 20. Februar 1922.
[3]) » » 15. November 1920.
[4]) » » 2. März 1921.
[5]) » » 20. Februar 1922.
[6]) Regierungsratsbeschluss vom 16. Februar 1923.
[7]) Grossratsbeschluss vom 18. März 1919, 13. Oktober 1920 und 22. November 1922.
[8]) » » 2. März 1921.
[9]) » » 22. März 1920.
[10]) » » 16. November 1921.

Bauobjekte	Bewilligte Baukredite		Reinausgaben pro 1922		Gesamtkosten bis Ende 1922		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Übertrag	4,228,420	70	1,046,433	95	2,846,909	90	
Biel, Technikum; Erweiterung [1])	1,175,000	—	10,575	—	10,575	—	
Bellelay, Torfausbeutung; Einrichtung . . .	45,000	—	—	—	45,018	65	Wird aus Betrieb amortisiert.
Bellelay, Torfausbeutung; Betrieb	15,000	—	—	—	15,000	—	Überschuss wird zur Deckung der Einrichtungskosten verwendet.
Bellelay, Anstalt; neuer Schweinestall m. Küche	73,000	—	3,288	65	70,530	45	Aus Ökonomierechnung zu amortisieren.
Tessenberg, Bon Accueil; Instandstellung . .	10,000	—	—	—	10,028	70	
Tessenberg, Anstalt; neue Scheune [2])	143,000	—	15,990	90	62,095	90	
Bern, neue Sternwarte	58,000	—	55,956	05	55,956	05	
	5,747,420	70	1,132,244	55	3,116,114	65	

[1]) Grossratsbeschluss vom 15. November 1922.
[2]) » » 16. Mai 1921.

Es sind dies teils grosse Bauten, deren Kosten notwendigerweise vorläufig aus Vorschussrechnung bezahlt werden mussten, teils sind es Objekte anderer Staatsverwaltungen (abträgliche Ökonomien), deren Kosten von letztern aus ihren Betriebsrechnungen zurückvergütet werden. Zu erstern gehören unter anderm:

Langenthal, landwirtschaftliche Schule, Lehrgebäude,
Oeschberg, Gartenbauschule, Lehr- und Verwaltungsgebäude,
Rütti, landwirtschaftliche Schule, Wiederaufbau der abgebrannten Scheune,
Bern, Frauenspital, Erweiterungsbauten,
Thun, Lehrerinnenseminar, Neubau,
Biel, Technikum, Erweiterungsbau,

an welche Objekte der Bund ausserordentliche Notstandssubventionen leistet. Sie müssen später sukzessive amortisiert werden.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Budgetkredit C Fr. 440,000.

Budgetrubriken	Budgetkredit	Reinausgaben
	Fr.	Fr.
1. Amtsgebäude	300,000. —	300,000. 35
2. Pfarrgebäude	100,000. —	100,000. 75
3. Kirchengebäude	7,000. —	5,702. —
4. Öffentliche Plätze . . .	3,000. —	1,376. 60
5. Wirtschaftsgebäude . .	30,000. —	29,995. 80
6. Prundloskäufe gemäss Grossratsbeschluss . . .	—	34,100. —
	440,000. —	471,175. 50
Mehrausgaben	—	31,175. 50

3. Schulhäuser und Anstalten von Gemeinden und Korporationen.

Für 38 Schul-, 5 Anstalts- und Spitalgebäude sind für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität und des Armenwesens Neu- und Umbauprojekte und Abrechnungen begutachtet und die Kollaudierung besorgt worden.

Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine nicht unerhebliche Abnahme dieser Geschäfte, was wohl mit der Notstandsaktion zusammenhängt in der Weise, dass in der vorjährigen Subventionsbewegung mehr Projekte anhängig gemacht wurden, als bei der diesjährigen.

4. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Gemäss Art. 7, 9 und 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1914 und den Ergänzungsgesetzen vom 4. November 1900 und 3. November 1907 genehmigte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion folgende derartige Gemeindeerlasse:

Lyss, Baureglement u. Bebauungs- bzw. Alignementsplan.
Thun, Alignementsplan für die Mönchstrasse.
Pieterlen, Elektrizitätsreglement.
Münsingen, Kanalisationsreglement.
Vicques, Wasserreglement.
Schwarzenburg, Alignementsplan; Abänderung.
Steffisburg, Alignementsplan für die Oberdorfstrasse.
Laupen, Alignements- und Bebauungsplan; Abänderung.
Bure, Wasserreglement; Abänderung.
Vellerat, Wasserreglement.
Courtételle, Kanalisationsreglement.
Lengnau, Alignementsplan für den Oeleweg.
Lengnau, Alignementsplan für den Rebberg.
Lengnau, Alignementsplan vom Mai 1914, Abänderung.
Langenthal, Alignementsplan für die Gruben- und Karbidstrasse.
Brienz, Wasserreglement.
Tramelan-dessous, Wasserreglement.
Langenthal, Alignementsplan für die Mattenstrasse, Abänderung.
Wiedlisbach, Wasserversorgungsreglement.
Bévilard, Kanalisationsreglement.
Malleray, Kanalisationsreglement.
Laupen, Wasserversorgungsreglement.
Därligen, Wasserversorgungsreglement.
Vermes, Wasserversorgungsreglement.

Bern, Alignementsplan für die Effingerstrasse.
Undervelier, Wasserreglement.
Gsteig b. J., Wasserleitungsmoderation Hinteregg-Gsteigboden, Reglement.
Oberburg, Reglement betreffend Abgabe elektrischer Energie und Reglement betreffend die Beitragspflicht der Grundeigentümer an die Kosten von Strassenbauten.
Aarberg, Wasserversorgungsreglement.
Leubringen, Kanalisationsreglement.
Bözingen, Wasserreglement.
Laufen, Alignementsplan.

Gegenüber 1921 eine Zunahme um 13 Geschäfte. Abgesehen von der stofflichen Verschiedenartigkeit dieser Erlasse, besteht auch eine ungleiche Behandlungsart speziell der Reglemente. Es ist gut, wenn die daherigen Entwürfe vor der Beschlussfassung der Baudirektion zur Prüfung vorgelegt werden.

5. Hochbaupolizei.

6 Baupolizeigeschäfte sind auf den Bericht und Antrag der Baudirektion gemäss §§ 13 und 14 des Baudekretes vom 13. März 1900 vom Regierungsrat oberinstanzlich behandelt worden. Zwei Fälle gelangten vor Bundesgericht und wurden im Sinne des Regierungsrates entschieden. Bei dem einen handelte es sich um einen Hausum- und aufbau in städtischen Verhältnissen, der wegen Beeinträchtigung und Verunstaltung des Strassenbildes beanstandet werden musste; bei dem andern um Erstellung eines Schuppens in einem neuen Wohnquartier, zu dem er baulich und betriebstechnisch in gegensätzlicher Beziehung stand. Bei beiden Vorhaben kam neben andern ortspolizeilichen Bestimmungen hauptsächlich die Verordnung des Regierungsrates vom 28. Oktober 1911 betreffend den Schutz und die Sicherung der Landschaften, Ortschaftsbilder und Aussichtspunkte im Kanton Bern zu entscheidender Anwendung. Diese Entscheidungen bilden wichtige Präzedenzfälle für künftige ähnliche Fälle. Solche sind auch bereits anhängig gemacht worden. Das Ergebnis lässt sich dahin zusammenfassen, dass Privatinteressen sich begründeten Forderungen der Allgemeinheit unterzuordnen haben.

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

D. Strassenwesen.

1. Neubauten und Korrektionen (Budgetkredite X F 1 und 2, Fr. 200,000 und Fr. 100,000). Im Berichtsjahre sind von Staat und Gemeinden wieder viele Strassenbauten — in der Hauptsache mehr Korrektionen als Neuanlagen — ausgeführt worden, meistens als Notstandsarbeiten mit Subventionen von Bund und Kanton aus den Krediten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, wo solche bestand. Und das war in den meisten Industriegegenden und städtischen Hauptorten immer noch der Fall.

Im ganzen sind vom Regierungsrat und vom Grossen Rat für 29 verschiedene Objekte an ordentlichen Beiträgen bewilligt worden Fr. 1,504,269. 90. Darunter befinden sich einige grössere kostspielige Bauten, wie die Korrektion der Bern-Tiefenau-Strasse Fr. 930,000; V breiterung der rechtsufrigen Thunerseestrasse zwisch Gunten und Merligen Fr. 760,000 (zum Teil aus Au steuerkredit); Münster-Tavannes-Strasse, Verlegung z schen Malleray- und Pontenet Fr. 180,000; St. Ursan Ocourt-Strasse, Korrektion bei Bellefontaine Fr. 93,0 Steffisburg-Schwarzenegg-Strasse, Korrektion Hän Ried Fr. 85,000; Parallelstrasse Bern-Tiefenau, v Tierspital bis Engehalde Fr. 72,900; für die fünf erst Unternehmen kommen die bewilligten Notstandss ventionen von Bund und Kanton in Abzug.

Zur Ausführung gelangten diese Arbeiten noch ni alle. Die Zahlungspflicht verteilt sich demgemäss a auf mehr als ein Jahr.

Angewiesen wurden auf Kredit F 1 für total Objekte zusammen Fr. 199,999. 35, und der Amorti tionskredit F 2 wurde zur Abschreibung von sechs V schussposten (4 ganz und 2 teilweise) verwendet.

Daneben musste jedoch zur Leistung fälliger Z lungen für zehn Objekte die Vorschussrechnung in A spruch genommen werden mit Fr. 226,585. 85 (v Art. 11 der Vorschussrechnung, Notstandsarbeiten).

Die Verpflichtungen aus 63 noch unerledigten K ditbewilligungen für Strassen und Brückenbauten Anfang 1923 betrugen zusammen noch **Fr. 1,687,9** welche sukzessive nach Ausführung der Arbeiten u nach Massgabe der Budgetkredite bezahlt werd müssen.

Von wichtigern Bauten sind zu erwähnen:

Frutigen-Adelboden-Strasse, Verbreiterung au Meter. Dieselbe ist durchgeführt bis zur Spitalbrüc Es bleibt noch die Korrektion der bloss 3,60 m breit obern Strecke bis Adelboden sowie die Verbreiteru und Sicherung einiger Bachübergänge. Gesamtkost der ausgeführten Arbeiten Fr. 1,425,104. 25. Geleist Beiträge von Bund und Kanton aus Notstandskredit Fr. 412,073. 15.

Unterseen-Habkern-Strasse. Die Korrektion durchgeführt und die gefährliche Strasse gesichert. samtkosten Fr. 203,791. 95. Notstandsbeiträge Fr ken 50,000.

Oberhofen-Gunten-Strasse, Verbreiterung. Ist an kleine Nacharbeiten vollendet und damit für d grossen Durchgangsverkehr eine notwendige Verbes rung erzielt. Die Kosten werden im Rahmen des willigten Kredites von Fr. 390,000 bleiben. Die K rektion soll in gleicher Weise nächstes Jahr bis Merlig fortgesetzt werden.

Ein altes Postulat geht mit der auf Fr. 170,0 veranschlagten Korrektion des Steghaltenstutzes Amsoldingen in Erfüllung. Ebenso mit der Kanalisati und Korrektion der gleichen Strasse zu Thun (De Fr. 176,000).

Ein bedeutendes Unternehmen bildete die V endung der Korrektion der Bern-Muri-Strasse. V anschlag Fr. 807,000. Notstandsbeiträge Fr. 225,9 Die Strasse ist kanalisiert und gepflästert, zum T makadamisiert. Die Gemeinden haben die Trotto erstellt.

Die abgelegene Gemeinde Rüschegg hat sich ei auf Fr. 143,000 veranschlagte neue Strasse von Hirs horn nach Gambach gegeben und Guggisberg die Stra nach Ryffenmatt verbreitert.

Bedeutende Verbesserungen sind unter anderm auch die durchgeführten Korrektionen Trubschachen-Trub und Biel-Lyss, im Jura diejenigen von Tavannes nach Bellelay, von Develier nach Les Rangiers und Cornol, Delsberg-Münster-Court, St. Ursanne-Ocourt, Vicques-Mervelier und der Neubau Mervelier-Montsevelier.

Diese ausserordentliche Bautätigkeit während den hohen Baupreisen, die in der Hauptsache durch die ortsweise Arbeitslosigkeit veranlasst worden ist, hat begreiflicherweise Staat und Gemeinden schwer belastet und könnte auf die Länge nicht durchgeführt werden.

Der Kanton (Staat) Bern hat seit dem 18. Jahrhundert, da die eigentliche Entwicklung des Strassenwesens begann, darin viel geleistet. Von 1831 bis 1920 ist sein Strassennetz von 765 km auf 2195 km erweitert, und für *Strassen- und Brückenbauten* sind im ganzen 33,5 Millionen Franken ausgegeben worden. Von 1831 bis 1875 betrugen die jährlichen Ausgaben durchschnittlich Fr. 400,000, von 1875 bis 1920 Fr. 346,000 (Reduktion ab 1878).

Die Aufwendungen für den *Unterhalt* betrugen für die gleiche Zeit nahezu doppelt so viel, nämlich Franken 59,15 Millionen und zwar im Gegensatz zum Strassen*bau* in steigendem Masse. Das ist verständlich. Während die gesetzlichen Verpflichtungen des Staates zur Erstellung neuer Staatsstrassen im allgemeinen erfüllt sind, handelt es sich nun, abgesehen von Umbauten von Gemeinden, vielmehr darum, die Strassen für die neuen Verkehrserfordernisse richtig auszubauen und zu unterhalten. Dies erheischt noch gewaltige Anstrengungen. Denn die früher erstellten Strassen sind für die damaligen einfachen Verkehrsverhältnisse angelegt worden, ein richtiger Grundbau mit solidem Steinbett wurde vielfach als überflüssig erachtet und weggelassen; auch die Strassenbreite und die Trockenlegung waren ungenügend. Deshalb halten diese Strassen den modernen Schnell- und Schwerverkehr auch nicht aus und müssen demselben sukzessive durch entsprechende Verstärkungen, Verbreiterungen und Entwässerungen angepasst werden; ein solider Grundbau bildet die Voraussetzung für einen erfolgreichen Unterhalt.

2. Strassenunterhalt (Budgetkredit E 1—5 Franken 2,821,000). Dies ist die teuerste Rubrik der Bauverwaltung, woraus schon die Bedeutung derselben hervorgeht. Wie bereits angegeben, beträgt die Länge des staatlichen Strassennetzes 2,196,974 m. Daneben werden nach Gesetz vom 20. November 1892 vom Staat für 532,237 m wichtigere Gemeindestrassen die notwendigen Wegmeister gestellt. Zu ersterem sind im Berichtsjahr neu übernommen worden und sind darin inbegriffen:

1. Die Liesberg-Dorfstrasse mit	495 m
2. Die Dürbach-Gurnigelstrasse mit	2,331 m
Vermehrung	4,826 m

In der 2. Kategorie sind neu hinzugekommen:

1. Die Sigriswil-Wiler-Strasse	1,500 m
2. Die Utzenstorf-Wyler-Gerlafingen-Strasse	4,170 m
3. Die Wangen-Bannwil-Strasse	9,245 m
Vermehrung	14,915 m

Der ordentliche Strassenunterhalt wird von 558 Wegmeistern unter der Aufsicht von 23 Oberwegmeistern besorgt. Von erstern sind 407 I. Klasse, 63 II. Klasse, 41 III. Klasse, 37 IV. Klasse, 8 V. Klasse und 2 VI. Klasse. Von den Oberwegmeistern sind 17 I. Klasse, 4 II. Klasse und je 1 IV. und V. Klasse (Klassifikation nach wöchentlichen Arbeitstagen von 6—1 Tag). Es macht dies rund 152,200 jährliche Arbeitstage für die Wegmeister und 6300 für die Oberwegmeister. Umgerechnet ergeben sich daraus 508 Wegmeister und 21 Oberwegmeister I. Klasse, und die durchschnittliche Strassenlänge für einen Wegmeister I. Klasse beläuft sich auf 5370 m, für einen Oberwegmeister I. Klasse auf 130 km. Je nach der Frequenz und der Anlage der Strassen ist natürlich die Streckenzumessung an die Wegmeister verschieden. Für gewisse Arbeiten, wie Walzungen etc., werden oft mehrere Wegmeister gruppenweise zusammengezogen, um ein zweckmässiges Zusammenarbeiten zu erzielen.

Wie aus der im allgemeinen Teil gegebenen Übersicht der Kreditverwendungen hervorgeht, ist der Budgetsatz für die Gesamtrubrik X E um Fr. 580,975. 76 = 20 % überschritten worden. Die Mehrausgaben verteilen sich auf die Rubrik E 1 Wegmeisterbesoldungen mit Fr. 311,848. 50, auf Rubrik E 3 Wasserschaden und Schwellenbauten mit Fr. 249,841. 75, auf E 4 Brandversicherungskosten für hölzerne Brücken und Materialschuppen etc. mit Fr. 1319. 70 und auf E 5 Automobil- und Lastwagenbetrieb mit Fr. 17,939. 20. Die Mehrausgabe auf E 1 resultiert aus der notwendigen Besoldungsrevision durch Regierungsratsbeschluss vom 4. August 1922; die zweite aus den ungünstigen Witterungsverhältnissen des Berichtsjahres und vermehrten Arbeiten in Verbindung mit sonstigen Strassen- und Wasserbauten. Rubrik 4 war erstmals selbständig ausgeschieden worden und zu wenig dotiert. Art. 5 war bei dem verschiedenartigen Betrieb von vorneherein schwierig zu bestimmen. Eine Neuordnung ist in Vorbereitung.

Dass Kredit E 2 eingehalten wurde, beweist nicht, dass er den Ansprüchen genügt. Er wurde einfach von vorneherein auf die verschiedenen Ingenieurkreise verteilt mit der Weisung, sich an diesen Rahmen zu halten; aber den grossen tatsächlichen Bedürfnissen konnte man damit freilich nicht nachkommen, trotz der ebenfalls zur Verfügung stehenden Automobilsteuer, über deren Verwendung noch besonders die Rede sein wird.

Aus diesem Kredit E 2 muss vor allem die Kiesbeschaffung und Fuhr bezahlt werden. Beides ist gegenüber früher enorm teuer geworden. Bei der starken Strassenabnützung infolge des Automobilverkehrs ist der Materialbedarf ein ausserordentlich grosser. Zudem ist nicht mehr jedes Gestein gut genug dafür, nur gebrochenes Hartkies erfüllt, wenigstens für Walzungen, den Zweck. Das muss aber für viele Strassen, speziell des Jura, von weit her bezogen werden (Lyss, Hagneck-Nidau, Kander-Thun, Emme), woraus sich grosse Transportkosten ergeben.

Dazu kommt das notwendige Einwalzen, das zum Teil aus diesem Kredit sowie aus der Automobilsteuer bestritten wird. Eine besondere Tabelle orientiert über die daherigen Arbeiten und deren Kosten in den Jahren 1921 und 1922. Aus derselben ist ersichtlich, dass hierin viel geleistet worden ist, viel mehr als in den Vorjahren; in ersterm Jahr sind mit Fr. 809,042. 40 Ge-

samtkosten 82,557 Laufmeter, im letztern aber mit Fr. 1,079,242. 85 Kosten zusammen 120,309 Laufmeter Strasse eingewalzt worden. Bereits im Dezember 1921 wurde das Walzprogramm für 1922 aufgestellt und durch besondere Kiesrüstungen durch Arbeitslose während des Winters vorgesorgt. Die Walzungen sind zum grössten Teil mit den eigenen Walzen des Staates unter Beiziehung solcher von Gemeinden und Privaten ausgeführt worden. Im Amt Seftigen stund auch eine Pferdewalze im Gebrauch.

Aus Kredit E 2 werden ferner bestritten die Kosten für den Unterhalt der Kunstbauten (Brücken, Durchlässe, Mauern, Schranken, Abweiser, Schalen, Wegweiser). Auch diese Kosten stellen sich hoch. Um den Anforderungen besser genügen zu können, sollte der Kredit entsprechend erhöht werden.

In gleichem Masse wie der Verkehr auf den Strassen durch das Aufkommen und die ungeahnte Fortentwicklung der Motorfahrzeuge, namentlich der Lastautomobile und der regelmässigen Autokurse, sowie die vielseitige Ausgestaltung des Wirtschaftslebens gegen früher viel anders geworden ist, so hat sich auch das ganze Problem des Strassenunterhaltes verändert und kompliziert; es ist zu einer überaus wichtigen technisch-wirtschaftlichen Aufgabe ausgewachsen, die in der ganzen Welt Gegenstand ernstester Studien und Versuche ist. Auch die Strassenbaufachmänner der Schweiz haben sich eingehend mit diesen Fragen beschäftigt und eine Zentralstelle geschaffen zur Förderung des Strassenwesens, und zum gleichen Zwecke haben auch die kantonalen Baubehörden in gemeinsamen Besprechungen die einschlägigen Aufgaben behandelt (Materialuntersuchung und -beschaffung, Transportwesen, Strassenverkehr und Strassenpolizei).

Zur **Bekämpfung der Staubplage** im besondern wird der **Ertrag** der **Automobilsteuer** verwendet. In den Jahren 1914—1920 betrug derselbe jedoch zusammen bloss Fr. 569,300, im Jahre 1921 dann Fr. 858,402. 45 und in 1922 Fr. 1,019,411. 15 (Steigerung infolge des Dekretes vom 16. November 1920 und des Abänderungsgesetzes vom 30. Januar 1921). Daraus werden vor allem bestritten die Staatsbeiträge an Gemeinden und Korporationen für Bespritzung der Staatsstrassen durch die Ortschaften mit Wasser oder andern geeigneten Mitteln, wie Sulfitlauge usw. Letzteres ist nach den gemachten Erfahrungen, obschon teurer, vorzuziehen, weil es wirksamer ist und die Strassen nicht verdirbt.

Sodann erfolgen auch die Teerungen auf Rechnung der Autosteuer. Solche wurden im Berichtsjahre verschiedene ausgeführt, leider im allgemeinen mit unbefriedigendem Erfolg, weil das Wetter, von dem das Gelingen zum grossen Teil abhängt, zu nass war und die Strassen nie recht trocknen konnten. Auf Rechnung der Autosteuer kommen weiter noch andere Arbeiten dauerhafterer Art, nämlich die Herstellung einer widerstandsfähigeren, weniger staubbildenden Strassendecke durch bessere Versteinung, Entwässerung und Walzung. Im ganzen wurden laut beigegebener Zusammenstellung ausgegeben Fr. 1,384,300. 75; also eine sehr grosse Leistung, die sich auf eine grosse Anzahl von Strassen im Kanton herum verteilte.

Automobilverkehr.

Die Eröffnung des Post-Automobilverkehrs über die Grimsel erfolgte auf 1. Juli. Gleich darauf setzte auch der Privatverkehr ein und war trotz dem ungünstigen Wetter im Juli und August ziemlich rege. Der Verkehr mit Personenfahrzeugen war gegen Kontrolle und Gebühr frei, derjenige mit schwerern Wagen nur gegen spezielle Bewilligungen der Baudirektion gestattet. Die Kosten der Strassenöffnung betrugen Fr. 15,700.

Auf der Frutigen-Adelbodenstrasse war der Verkehr für Personenautos mit Ausnahme solcher gewerblicher Art ohne Gebühr freigegeben; für Lastautos verboten.

Für beide Strassen wurden besondere Fahrvorschriften aufgestellt mit der für Alpenstrassen eingeführten Anordnung des «Bergwärtsausweichens» für Postfahrzeuge und talwärts für die übrigen Fahrzeuge. Sonst bestehen noch für einige Strassen des Oberlandes (längs den Thuner- und Brienzerseen, Verbindungen nach Lauterbrunnen und Grindelwald, Diemtigtalstrasse) Beschränkungen der Fahrgeschwindigkeit. Einige wenige Strassen sind verboten (Kienthalstrasse usw.).

Etliche neue Automobilkurse mit Postverbindung sind entstanden oder im Entstehen begriffen, so im Buchholterberg, in der Gegend von Burgdorf und im Amt Pruntrut. Auf die Strassen haben dieselben eine starke schädigende Wirkung. Die stärkste Beanspruchung bringen die Lastautos mit und ohne Personenbeförderung. Eine Rücksichtslosigkeit ist es, wenn damit stark verschneite oder aufgeweichte Strassen zu forcieren gesucht werden und dazu noch dort, wo Eisenbahngelegenheit genug vorhanden ist. Mehr Schonung der Strasse und mehr Rücksicht auf den übrigen Verkehr und die Anwohner sind alle Automobilbesitzer und -fahrer der Öffentlichkeit schuldig, und man sollte erwarten dürfen, dass keine Mahnungen in dieser Beziehung notwendig würden.

Da es an solcher Rücksichtnahme auf andere Verkehrsinteressenten und Strassenanwohner vielfach fehlt, wurde auch im Sommer 1922 für die Zeit von 13 bis 18½ Uhr das sogenannte Sonntagsfahrverbot wieder eingeführt. Freilich hat dasselbe auch seine Schattenseiten und wird von gewissen Bevölkerungsteilen bekämpft. Es läge im allseitigen Interesse, dass es durch eine andere Ordnung im Sinne einer geringern Fahrgeschwindigkeit für den ganzen Tag ersetzt werden könnte.

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten.

Budgetkredit F 1 Fr. 200,000 und F 2 Fr. 100.000.

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1922		Gesamtausgaben bis Ende 1922		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a) Staatsstrassen.								
Kiesen-Jaberg, Instandstellung der Jabergbrücke	13,000	—	4,582	40	12,982	40	—	—
[1]) Schwarzenburg-Guggisberg, Korrektion der Waldgasse	20,000	—	10,634	55	24,380	30	—	—
[1]) Kirchenthurnen-Mühledorf, Korrektion	26,000	—	5,550	70	19,614	15	6,385	85
[1]) Langenthal-Aarwangen, Entwässerung und Trottoiranlage	7,000	—	5,976	70	5,976	70	1,023	30
Eggiwil-Röthenbach, Neubau der Fraumattbrücke	15,400	—	1,310	—	14,405	—	—	—
Bern-Linde-Ladenwand, Trottoiranlage	5,900	—	5,898	—	5,898	—	—	—
[1]) Münsingen-Dornhalden, Korrektion des Haslikehrs	7,500	—	1,876	95	7,500	—	—	—
[1]) Gstaad-Gsteig, Korrektion Rütti-Grund	37,350	—	1,405	70	1,405	70	35,944	30
[1]) Simmenthalstrasse, Korrektion Schlössli-Eggenschwelle	12,600	—	13,412	35	13,412	35	—	—
Biel-Frinvilier, Korrektion	6,000	—	81	50	5,946	45	—	—
[1]) Neuenstadt, Kanalisation	8,750	—	4,375	—	8,750	—	—	—
Zweisimmen-Saanen, Umbau der Grabenweidbrücke	12,000	—	700	—	11,576	65	—	—
Frutigen-Adelboden, Hohenstegbrücke-Verstärkung	28,000	—	1,000	—	13,000	—		
[1]) Cornol-Rangiers, Korrektion Chételat	30,800	—	2,282	25	29,940	65	859	35
[1]) Zweisimmen-Lenk, Korrektion zu Zweisimmen	6,000	—	3,800	—	3,800	—	2,200	—
[1]) Vicques-Courchapoix-Mervelier, Korrektion	44,000	—	29,465	—	29,465	—	14,535	—
[1]) Trubschachen-Trub, Korrektion			12,300	—	12,300	—	—	—
Teilweise 21 verschiedene kleinere Bauobjekte	70,035	—	42,129	55	54,521	55	14,724	40
Total	350,335	—	141,229	95	274,874	90	75,672	20
b) Strassen IV. Klasse.								
[1]) Mürren, Dorfstrassen, Korrektionen	10,500	—	—	—	5,888	—	4,612	—
[1]) Burgdorf, Eybrücke und Anfahrten	27,600	—	15,000	—	15,000	—	12,600	—
Dürrenroth-Oberwald, Neubau	24,680	—	2,000	—	24,002	—	—	—
[1]) Brügglen-Schwanden-Helgisried, Neubau	25,500	—	5,080	—	25,473	—	27	—
[1]) St. Brais-Montfavergier, Neubau	16,076	—	1,645	90	11,975	90	—	—
[1]) Stössen-Hirschhorn (Rüschegg), Neubau	23,100	—	270	—	23,100	—	—	—
[1]) Thörishaus-Landstuhl, Neubau	10,800	—	334	20	9,334	20	1 ,465	80
[1]) Steffisburg-Lueg-Fahrni, Neubau	79,200	—	—	—	77,350	—	1,850	—
Lyss-Limpachtal, Neubau Lyss-Brandholz	5,359	—	3,159	—	5,259	—	—	—
[1]) Wangen-Bannwil, Stutz-Korrektion	4,200	—	3,000	—	3,000	—	1,200	—
[1]) Hasle-Biembach, Neubau II. Sekt.	6,000	—	4,800	—	4,851	15	1,148	85
[1]) Trubschachen-Ölebrücke, Neubau	3,600	—	2,350	40	2,350	40	1,249	60
[1]) Liesberg Dorfstrasse, Korrektion	6,750	—	1,550	—	6,750	—	—	—
[1]) Bärschwil-Birsbrücke, Neubau	9,000	—	4,414	25	4,414	25	4,585	75
[1]) Guggisberg-Ryffenmatt, Korrektion	14,250	—	3,105	—	3,105	—	11,145	—
[1]) Oberbütschel-Niederbütschel, Neubau	10,700	—	3,040	—	8,095	—	2,605	—
[1]) Goldbach-(Station) Lützelflüh, Zufahrt	2,600	—	2,000	—	2,000	—	600	—
[1]) Wohlei-Wohleiberg, Korrektion	11,000	—	1,033	—	10,060	—	940	—
[1]) Walkringen-Schlattacker, Neubau	34,000	—	76	80	76	80	33,923	20
[1]) Gambach-Hirschhorn (Rüschegg), Neubau	14,300	—	261	20	261	20	14,038	80
[1]) Trubschachen-Ortbach-Ramsern, Korrektion	6,000	—	6,000	10	6,000	10	—	—
Teilweise 4 verschiedene Bauobjekte (kleinere)	26,150	—	5,200	25	8,470	25	17,679	75
Total	371,365	—	64,320	10	256,816	25	109,670	75
Beide Zusammenstellungen *a* und *b* ergeben zusammen für Rubrik X F 1	721,700	—	199,999	35	531,691	15	185,342	95

[1]) Bedeutet, dass die betr. Bauten mit Notstandsbeiträgen ausgeführt wurden

Verwendung der Vorschussamortisation Fr 2 Fr. 100,000.

Bauobjekte	Amortisation		Restanz	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
[1]) Schwefelbergstrasse, Neubau der Hoflandernbrücke	3,356	65	—	—
[1]) Unterseen-Habkernstrasse, Korrektion	24,979	15	—	—
[1]) Madretsch-Brüggstrasse, Korrektion in Madretsch	20,000	—	—	—
[1]) Kirchberg, Kanalisation der Hintergasse	2,500	—	—	—
[1]) Biel-Lyss-Strasse, Korrektion	30,000	—	78,693	60
[1]) Thun-Amsoldingenstrasse, Steghaltenstutzkorrektion	19,164	20	47,922	65
Total	100,000	—	126,616	25

[1]) Bedeutet, dass die betreffenden Bauarbeiten mit Notstandsbeiträgen ausgeführt wurden.

Strassenunterhalt (Budgetkredit Fr. 2,821,000).

Budgetrubriken	Kredite		Einnahmen		Ausgaben		Reinausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	1,700,000	—	1,427	35	2,013,275	85	2,011,848	50
2. Strassenunterhalt:								
a) Strassenunterhalt	900,000	—	44,742	65	944,769	26	900,026	61
b) Amortisation	40,000	—	—	—	40,000	—	—	—
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	[1]) 150,000	—	9,252	50	409,094	25	399,841	75
4. Brandversicherungskosten	1,000	—	—	—	2,319	70	2,319	70
5. Automobilbetrieb	[1]) 30,000	—	36,184	95	84,124	15	47,939	20
Total	2,821,000	—	91,607	45	3,493,583	21	3,361,975	76

[1]) Vom Regierungsrat Nachkredite bewilligt von Fr. 250,000 und Fr. 18,200.

Strassenwalzungen 1921.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Schotter und Sandmaterial			Materialkosten		
		Menge m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
82,557	403,835	34,308	0,416 m³	0,085 m³	497,203	25	Fr. 14. 49

Walzungskosten							Leistung der Walze pro Stunde			Gesamtkosten				
Walzstunden	Kosten	Hilfsarbeiten	Total	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material	m Strasse	per m² Strasse	m³ Material	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						Fr.	Fr.	Fr.
17,366½	193,324. 70	115,511. 70	308,836. 40	3,74	0, 76	9. —	4,75	23,27	1,97	809,042	40	9. 81	2. —	23. 58

Strassenwalzungen 1922.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Schotter und Sandmaterial			Materialkosten		
		m³ Menge	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
120,309	632,926	52,977,5	0,440 m³	0,084 m³	664,561	80	Fr. 12. 53

Walzungskosten							Leistung der Walze pro Stunde			Gesamtkosten				
Walzstunden	Kosten	Hilfsarbeiten	Total	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material	m Strasse	m² Strasse	m³ Material	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						Fr.	Fr.	Fr.
26,726,7	294,866. 20	119,814. 85	414,681. 05	3. 44	0. 65	7. 83	4,50	23,67	1,98	1,079,242	85	8. 97	1. 70	20. 36

Strassenarbeiten aus dem Ertrag der Automobilsteuer.

	Kredit		Reinausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Bern-Muri-Strasse, Fahrbahnpflästerung	105,600	—	220,000	—
Verschiedene Strassen, Staubbekämpfungsbeiträge	39,700	—	39,703	50
Delsberg-Courrendlin-Vicques, Walzungen	3,965	—	4,000	—
Thörishaus-Flamatt, Walzungen	6,762	30	6,824	45
Amt Fraubrunnen, Schotterrüstungen	9,523	65	9,558	55
Oberhofen-Gunten, Verbesserung und Makadamisierung	234,000	—	223,195	90
Steinbrecher, Strassenaufreisser etc., Anschaffung	32,160	—	32,160	—
Grellingen-Angenstein, Walzungen	24,500	—	24,500	25
Courrendlin-Roches, Walzungen	12,000	—	11,994	—
Bern-Bolligen, Walzungen	28,900	—	28,617	05
Belp-Kehrsatz und Belp-Kirchdorf, Walzungen	22,100	—	22,102	15
Biel-Reuchenette, Walzungen	25,000	—	24,665	65
Langenthal-Huttwil-Altbüron, Walzungen	11,200	—	1,174	15
Belp-Hunziken, Walzungen	11,700	—	11,679	—
Delsberg-Glovelier, Walzungen	10,800	—	9,087	25
Grimselstrasse, Korrektionen am Kirchet und zu Innertkirchen	16,200	—	15,359	40
Burgdorf-Winigen, Walzungen	12,600	—	12,600	—
Jura Staatsstrassen, Kiesrüstungen	85,000	—	97,217	95
Sonceboz-La Cibourg-Strasse, Walzungen	42,730	—	42,734	50
Schweizerische Zentralstelle für das Strassenwesen, Beitrag	1,620	—	1,620	—
Neuenstadt, Kanalisation	400	—	400	—
Pruntrut-Boncourt, Walzungen	26,000	—	26,006	65
Pruntrut, Staatsstrassen, Walzungen	9,000	—	9,016	—
Delsberg, Staatsstrassen, Walzungen	10,800	—	1,744	80
Biel-Lyss, Walzungen	48,820	—	48,876	65
Malleray-Bévilard, Walzungen	28,000	—	28,005	70
Thörishaus-Neuenegg, Walzungen	30,000	—	30,800	65
Huttwil, Staatsstrassen, Walzungen	11,200	—	9,976	25
Zollikofen-Bätterkinden, Walzungen	12,400	—	11,198	—
Trubschachen-Trub, Walzungen	10,000	—	10,000	—
Laupen-Gümmenen, Walzungen	17,500	—	15,992	40
Montfaucon-Saignelégier-Pommerats, Walzungen	13,000	—	13,027	85
Langenthal-Kaltenherberg und Melchnau, Walzungen	19,200	—	18,922	75
Thun-Dornhalden, Verbesserung des Haslikehrs	6,500	—	6,500	—
Biel-Sonceboz, Verbesserungen	4,000	—	4,000	—
Staatsstrassen im Amt Interlaken, Kiesrüstungen	10,000	—	9,998	90
Attiswil-Dürrmühle, Walzungen	11,200	—	11,210	10
Biel-Neuenstadt (Biel-Tüscherz), Walzungen	16,000	—	16,001	55
Langnau-Kröschenbrunnen, Walzungen	1,205	40	180	30
Bern Amthaus, Einrichtungen für die Automobilkontrolle	17,500	—	17,500	—
Langnau-Signau und Ranflüh, Walzungen	18,600	—	18,399	15
Langenthal-Aarwangen, Walzungen	12,600	—	12,551	40
Bern (Friedhof)-Bethlehem, Walzungen	17,600	—	17,602	35
Muri-Münsingen-Kiesen, Walzungen	66,770	—	66,759	50
Holligen-Köniz, Walzungen	20,700	—	17,044	30
Schönbühl-Kirchberg, Walzungen	19,800	—	19,359	60
Nidau-Hagneck, Walzungen	20,000	—	19,851	85
Strassenteerungen im III. Kreis	16,680	—	11,907	80
Strassenteerungen im V. Kreis	14,100	—	5,665	15
Schönbrunnen-Lyss, Verbesserungen	7,200	—	7,154	60
Thun-Gwatt, Walzungen	46,130	—	26,345	90
Konolfingen-Stalden, Walzungen	7,200	—	7,198	30
Biel-Tüscherz, Verbesserung beim Schlössli	3,000	—	2,854	05
Simmental, Walzungen in Erlenbach	11,788	60	11,788	60
Münchenbuchsee, Walzungen	11,910	—	11,665	70
Total	1,332,864	95	1,384,300	75

Baupolizei an Strassen und Wegen.

Gestützt auf Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 42 Baubewilligungen für Gebäude-Neu- und -Umbauten an öffentlichen Strassen und Wegen. Einzelne Begehren wurden abgewiesen. Der Regierungsrat bewilligte ferner die Anlage von 10 Dünger- und Jauchegruben sowie einen Steinbruchbetrieb und ein Rollbahngeleise.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 8. September 1922 wurde die Baudirektion ermächtigt, Geschäfte letzterer Art selbst zu behandeln (§ 21, 2. Alinea, der Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1907 zum Strassenpolizeigesetz). Gestützt hierauf bewilligte sie die Anlage von 5 Dünger- und Jauchegruben, von 1 Hydrantenhäuschen und 1 Lastwage; ferner als zuständige Instanz nach Art. 3 Strassenpolizeigesetz vom 10. Juni 1906 22 Hydranten-, Kanalisations-, Drainage- und Wasserleitungen, 15 Kabelleitungen, 1 elektrische Oberleitung und verschiedene kleinere Anlagen. Die meisten Kabelleitungen waren Objekte der Telegraphen-, Telephon- und Bahnverwaltungen. Leider werden durch solche Anlagen, deren Erstellung in den letzten Jahren eine grosse Ausdehnung angenommen hat, die Strassen für kürzere oder längere Zeit oft stark benachteiligt, und es kostet grosse Mühe, die Ausführung der nötigen Herstellungsarbeiten zu erlangen, zumal Senkungen noch lange nachher bemerkbar sind.

In einem Fall betreffend Erstellung eines Gebäudes zu nahe an einem öffentlichen Gemeindewege, der vom Regierungsrat teilweise in abweisendem Sinne entschieden worden war, wurde an das Bundesgericht rekurriert, welches aber den regierungsrätlichen Entscheid guthiess.

Die Baupolizeigeschäfte (Hochbau-, Strassen- und Wasserpolizei) erfordern besonders wegen der Konsequenzen für die Freihaltung der Strassen und des Verkehrs eine aufmerksame Behandlung.

Strassen- und Wegreglemente.

Den Statuten der Weggenossenschaft des Tscherzistales, der Strassenbaugenossenschaft Dieboltshausen und der Strassenbaugesellschaft Hasle-Biembach-Lauterbach sowie dem Wegreglement der Gemeinde Mühleberg wurde vom Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion die Genehmigung erteilt.

Die Genehmigung von Genossenschaftsreglementen usw. geschieht auf Grund von Art. 20 des EG zum ZGB und von Gemeindereglementen im Sinne des § 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 gestützt auf diese Bestimmung.

Für die Gemeindedirektion und Polizeidirektion wurden verschiedene Gemeindewerk- und Polizeireglemente begutachtet.

E. Wasserbau. (Budgetkredit X G).

Auch der Wasserbau nimmt in der Bauverwaltung einen grossen Platz ein, sowohl hinsichtlich administrativ-technischer Betätigung als bezüglich finanzieller Leistungen, und von jeher mussten vom Staate grosse Opfer gebracht werden zum Schutze vor Überschwemmungen und Versumpfungen usw. Anfänglich waren meist Talgewässer Gegenstand von Korrektionen (Aare Thun-Bern, Aare im Haslital, Emme, Saane, Kand Juragewässer). Aber auch verschiedene Bergwildwass wurden schon frühzeitig systematisch verbaut. Jet gehen die Verbauungen, zum Teil in Verbindung n rationellen Aufforstungen, bis in die Quellengebi hinauf, um die korrigierten Unterläufe vor schade bringendem Geschiebeabtrieb und Hochwasserabfl sicherzustellen. Die kantonalen Wasserbaugesetze v 1834 und 1857 gaben diesen Bestrebungen gesetzlich Boden und Richtung und mit dem Bundesgesetz v 1877 nebst Ausführungsverordnung von 1879 fand au die Mithilfe des Bundes eine allgemeine gesetzliche Re lung. Auf Grund dieser Erlasse und der erzielten Erfol mehrten sich die Wasserbauunternehmungen, name lich im Oberland und in den Voralpengegenden. I gefährlichsten Sammelgewässer haben im allgemein ihre geordneten Abflussbetten erhalten, und eine Perio mehr der Ergänzungs- und Ausbauarbeit könnte b ginnen, wenn nicht das Verhalten der Gewässer und ih Abflüsse so unberechenbar und ihre Regelung so schwie wäre; deshalb ist eine aufmerksame Tätigkeit auf diese Gebiet stets nötig, denn gefährliche Gewässerverhä nisse gibt es trotzdem und entstehen immer wieder neu Es gibt keine folgenschwereren Situationen als i Wasserbau, wo ausserordentliche Hochwasser ras ungeheuren Schaden verursachen können, und es i daher von grosser Wichtigkeit, dass die einmal e stellten Verbauungen auch richtig unterhalten werde Das eidgenössische Oberbauinspektorat hat diesbezü lich hier und dort Mängel festgestellt und Abstellu derselben verlangt. Es darf hierin nichts vernac lässigt werden.

Über die letzten grössern Unternehmungen fo gendes:

Die **Aarekorrektion** von den Gemeindegrenz Köniz und Muri bis zum Felsenaustauwehr der Gemein Bern ist jetzt mit befriedigendem Erfolg durchgeflh und weiter aufwärts in günstiger Fortsetzung begriffe Auch die Flussstrecke Runtigen-Aarberg ist in d Hauptsache gesichert. Dagegen zeigen sich zwisch Thun und Uttigen sehr gefährliche Flussbettvertiefung und Auskolkungen, welche neue Sicherungen der fr hern Werke notwendig machen.

Die Korrektion und Verbauung der **Emme u ihrer hauptsächlichsten Zuflüsse** Ilfis, Trub, Grü sind im grossen und ganzen zu einem befriedigend Stande gelangt. Unterhalb Emmenmatt müssen jedo eingetretene Flussbettvertiefungen durch schon früh vorgesehene Sohlenversicherungen verbaut werden.

Die **Kanderkorrektion** Frutigen Kien-Stegweid i bis an die oberste Strecke oberhalb Kien erfolgrei durchgeführt. Über die Fortsetzung auf dieser oberst Strecke bestehen noch Differenzen, welche zuerst b reinigt werden müssen.

An der **Engstligen** zu Frutigen sind Ergänzung bauten im Gang und zu Adelboden solche in Angri genommen worden, ebenso am **Allenbach.** Die Ve bauung des **Leimbaches** muss in Verbindung mit Au forstungen weiter aufwärts fortgesetzt werden.

Die kostspieligen Verbauungen am **Lombach** b Habkern-Unterseen, der stets grossen Schaden gebrac und manche Schwelle wieder zerstört hat, haben di letzten Jahreshochwasser gut überstanden. Auch vo

Lamm- und Schwandenbach kann dasselbe gesagt werden. Im Simmental, Lenk und im Amt Saanen warten noch einige Berggewässer ebenfalls auf die nötige Verbauung, und es sind die Subventionen zum Teil bereits gesprochen.

Die **Sense**korrektion bei Neuenegg rückt etappenweise vor, und an der **Saane** von Laupen abwärts ist ein neuer Hochwasserdamm angelegt worden, nachdem der alte sich verschiedentlich als ungenügend erwiesen hatte und bei Gümmenen vom Hochwasser durchbrochen worden war.

Von Biel-Bözingen abwärts bis Pieterlen ist unter dem Druck der Arbeitslosigkeit die **Leugenen** korrigiert worden, verbunden mit einer grösseren Landentsumpfung. Desgleichen der Stegmattenkanal bei Brüttelen. Aus gleichen Gründen wie übrigens aus wirklicher Notwendigkeit sind im Jura eine Anzahl von Gewässerkorrektionen zur Ausführung gelangt, so an der **Schüss** im St. Immertal, an der **Birs** zu Tavannes, an der **Sorne** zu Delsberg, an der **Allaine** zu Pruntrut, Cornol und Alle, am **Doubs** zu St. Ursanne.

In 85 Rechnungsposten ist der Budgetkredit X G 1 von Fr. 280,000 vollständig aufgebraucht worden (vide Zusammenstellung). Auf Vorschussrechnung, Posten 11 (Notstandsarbeiten), wurden überdies total Fr. 470,735 angewiesen für 15 Objekte, welche von schwach finanzierten Gemeinden zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit rasch durchgeführt wurden. Es sind somit im ganzen Fr. 751,061. 88 ausgegeben worden.

Verpflichtungen für bewilligte, aber noch nicht oder nur teilweise ausgeführte Wasserbauten bestehen auf Anfang 1923 im ganzen Fr. 2,618,412. 06.

Aus dem **Amortisationskredit** G 2 von Fr. 110,000 wurden Fr. 100,928. 45 zu Vorschussabtragungen für 6 Objekte verwendet (vide Tabelle).

Bei den Wasserbauten handelt es sich zum grössten Teil um Bauten von Gemeinden oder Schwellenbezirken, an welche der Kanton wie der Bund Beiträge leisten. Schwellenpflichtig ist der Staat selbst nur für die Aarschleusenwerke zu Interlaken, Thun und Nidau (Juragewässerkorrektion) sowie an der Aare zu Aarberg, an der Sense zu Neuenegg und an der Emme im Schnetzenschachen bei Emmenmatt. Das Jahr 1922 war für die Ausführung von Wasserbauten der vielen Niederschläge wegen im ganzen ein ungünstiges und bereitete daher manchem Unternehmen Enttäuschungen. Im allgemeinen haben sich aber die ausgeführten Schutzbauten gut gehalten. Am 1./2. August verursachten Wolkenbrüche an der Emme und ihren Zuflüssen sowie am Mühlebach zu Brienz und am Dorfbach zu Münsingen und Tägertschi Schädigungen, welche die Ausführung neuer Arbeiten an den beiden letztern Gewässern nötig machen.

Der Bund hat uns zuhanden der Gemeinden im Berichtsjahre aus seinen ordentlichen Wasserbaukrediten an Subventionen für 58 Objekte bezahlt Fr. 589,529. 26 und neu zugesichert für 20 auf Fr. 2,709,300 veranschlagte Objekte Fr. 886,384 = $32,_{716}$ % der Voranschlagssumme. Er hat für zu Fr. 17,508,643. 45 veranschlagte und mit Fr. 6,411,030. 40 subventionierte, unvollendete Bauten an den Kanton noch Verpflichtungen im Betrage von Fr. 3,836,792. 97.

Der Kanton ist seinerseits für beschlossene Bewilligungen gegenüber Gemeinden und Schwellenbezirken (90 Objekte) noch mit Fr. 2,618,412. 06 verpflichtet (Bewilligungen Fr. 5,739,666 weniger Zahlungen von Fr. 3,121,253. 94).

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

1. Allgemeines.

Das Jahr 1922 zeichnete sich aus durch seinen grossen Wasserreichtum, welcher speziell in den Juraseen unangenehm zur Geltung kam. Schon im Januar und Februar ergaben sich kleine Anschwellungen. Trotzdem das Wehr in Nidau beinahe immer vollständig geöffnet war, konnte nur der Bielersee wieder gesenkt werden und zwar auf $428,_{42}$ am 3. April, so dass nur noch 36 cm bis zum tiefsten zulässigen Stand fehlten. Bei vollständig offenem Wehr stieg der See von diesem Zeitpunkt an sehr rasch, um schon am 18. April auf $439,_{98}$ zu stehen. Am 14. Mai stand er auf $430,_{47}$ und am 12. Juni auf $430,_{56}$. Der Neuenburgersee erreichte am 30. Mai sein Maximum mit $430,_{57}$ und der Murtensee am 28. April mit $430,_{73}$.

Die Folge dieser starken Anschwellungen war die Überschwemmung der Strandböden sowie grösserer Gebiete, namentlich bei St. Johannsen. Der Schaden war um so grösser, als die Überschwemmung mitten im Sommer eintrat und dazu sehr lange dauerte.

Eine Entschädigungspflicht für den Staat besteht aber nicht, denn erstens sind die festgesetzten Koten nicht überschritten worden, und der Staat, der die Juragewässerkorrektion mit dem Grundeigentum gemeinsam ausführte, ist überhaupt für allfälligen Schaden nicht haftbar. Entsprechend dieser Rechtslage wurde auch die diesbezügliche Interpellation Klening beantwortet.

Mit aller Deutlichkeit zeigte es sich, dass nicht das Nidauerwehr die Ursache des Hochwassers ist, denn dasselbe war vollständig geöffnet. Der Abfluss des Sees muss vergrössert werden, wenn die Hochwasser die früher festgesetzten Grenzen nicht mehr erreichen dürfen und die Zihl muss ebenfalls erweitert werden. Deutlich zeigte sich, dass der Neuenburgersee bei der Senkung nicht zu folgen vermochte. Dessen Niveau und dasjenige des Murtensees sind aber für die Entwässerung des grossen Mooses massgebend.

Die Erscheinungen im Sommer 1922 bildeten unwillkürlich eine vollständige Rechtfertigung des für die Neuordnung aufgestellten Projektes.

Zur Niederwasserzeit wird reguliert nach dem Reglement des Verbandes der Aare-Rheinwerke, ohne dass dieses Reglement bindend anerkannt würde. Sollten sich Nachteile zeigen, so wird dasselbe wieder ersetzt durch das Reglement 1888.

2. Neuordnung der Juragewässerkorrektion.

Das Projekt war anfangs des Jahres fertig bearbeitet. Es wurden noch die ergänzenden Berechnungen, die Ausarbeitung der Pläne und ihre Vervielfältigung durchgeführt.

Vom Amt für Wasserwirtschaft wurden die Seegrundaufnahmen im Bielersee bei allen Landungsstellen und bei den Seemündungen fertiggestellt.

Am 7. März nahm der Regierungsrat in zustimmendem Sinne Kenntnis vom Projekte, und am 5. April bewilligte der Grosse Rat einen weitern Kredit von Franken 100,000 zur Vervielfältigung der Pläne, zur Drucklegung des Berichtes und zur Bearbeitung der Bauprojekte für die Wehranlage Nidau und den Zihlkanal.

Anfangs August erfolgte die Abgabe an den Bund, die Kantone Waadt, Neuenburg, Freiburg, Solothurn, Aargau, Baselland und Baselstadt, an den Verband der Aare-Rheinwerke und an den Schiffahrtsverband Rhone-Rhein. Der Bericht wurde den Mitgliedern des bernischen Grossen Rates ebenfalls zugestellt. Den interessierten Gemeinden wurde er gegen Berechnung der Selbstkosten von Fr. 8. 50 abgegeben. Der Bundesrat wurde ersucht, die einzelnen Interessenten zur Vernehmlassung aufzufordern.

Das Projekt wurde seither in verschiedenen Versammlungen einzelner Interessentengruppen besprochen und wird weiter geprüft. Es zeigte sich bis jetzt überall das prinzipielle Einverständnis mit den Vorschlägen. Gehegte Befürchtungen konnten als unbegründet widerlegt werden.

So erklärten sich die Schiffahrtsverbände einverstanden. Ebenso erklärten die Kraftwerke, sie seien bereit, nach Massgabe des resultierenden Nutzens an die Kosten beizutragen.

Der solothurnische Baudirektor, Herr Regierungsrat von Arx, erklärte in einer dortigen Versammlung das allseitige Interesse dieses Kantons an der Neuordnung. Mit den generellen Vorschlägen ist man einverstanden und wird mitarbeiten zu ihrer Verwirklichung. Das so oft beschuldigte Solothurn hatte bis jetzt in seinem oppositionellen Standpunkt technisch vollständig recht. Unter den neuen Verhältnissen bestehen keine Meinungsdifferenzen mehr.

Die obern Kantone äusserten sich bis jetzt noch nicht. Es wurde bloss die Übersetzung des Berichtes angeregt, ohne dass bis Jahresende ein Beschluss gefasst worden wäre. Eine Opposition prinzipieller Art wird auch hier nicht zu erwarten sein.

Auch das eidgenössische Departement des Innern liess bei einer Versammlung erklären, dass es die Angelegenheit der Neuordnung der Juragewässerkorrektion möglichst fördern werde.

Kleine Abänderungen werden selbstverständlich gemacht werden, doch ist dies Sache der Bauvorlagen ohne Einfluss auf die Gesamtlösung.

So darf gehofft werden, dass an der Versammlung der Interessenten, welche anfangs 1923 durch den Bundesrat einberufen werden soll, ein allgemeines Einverständnis erzielt werden wird, und dass alsdann an die Durchführung des Werkes geschritten werden kann zum Segen nicht nur des Seelandes, sondern eines grossen Teiles der Schweiz überhaupt.

Auf Grund der bei Port ausgeführten Sondierbohrungen wurde das Bauprojekt für die neue Wehranlage aufgestellt. Dasselbe ist noch nicht fertig.

Die Pläne der Verbreiterung der obern Zihl in Massstab 1 : 2000 sind fertig.

Die notwendigen Berechnungen zur Ermittlung de Gewinnes der Kraftwerke sind teilweise durchgeführ worden und werden fortgesetzt.

Sobald also die finanziellen, rechtlichen und orga nisatorischen Grundlagen geschaffen sind, wird mi den Bauarbeiten begonnen werden können.

3. Unterhalt.

Der hohe Wasserstand verursachte teilweise aucl grössere Unterhaltungsarbeiten an den Kanälen, näm lich:

Hagneckkanl: Sicherung linkes Ufer oberhalb de Brücke, Kosten Fr. 9002. 15.

Nidau-Büren-Kanal: Hebung des Weges bei Por und Sicherung desselben. Kosten Fr. 7471. 35. Her stellung des Weges am linken Ufer von der Nidau brücke bis zum Wehr. Dieser Weg wurde zum Unter halt von der Gemeinde Nidau übernommen. Verschie dene Begehren um Unterhalt der Wege längs des Kanal wurden abgewiesen, weil hier der Staat nicht pflichtig ist. Diese Wege müssen von den Gemeinden unter halten werden.

Alte Aare: Ufersicherung, Auslauf und Häftli, Fran ken 12,250. 80.

Büren-Solothurn: Eine kleine Ufersicherung wurd ausgeführt bei Reiben. Von Leuzigen ist eine grösser Schadenersatzforderung eingelangt, die 1923 erledig wird. Ebenso kommen Klagen von Arch. Hier wird nu die Neuordnung Abhilfe schaffen können.

An der Zihl wurden mit Rücksicht auf die Neuordnung keine Arbeiten ausgeführt.

Von der Ufersicherung Zihlmündung-Erlach an Bielersee waren Ende Jahres 950 m ausgeführt. E bleiben noch 500 m auszuführen in zwei Stücken. De fertige Teil hielt sich gut. Bei günstigem Wasserstan wird die Fertigstellung 1923 erfolgen können. Für di Strecke Erlach-Lüscherz existiert ein Projekt für ein Ufersicherung, doch scheinen sich die Gemeinden weni dafür zu interessieren, obschon es in erster Linie ihr Sache ist, das Projekt zu fördern.

Die Binnenkanäle sind in normaler Weise unterhalten worden und erforderten eine Kostensumme vo Fr. 28,562. 90. Die Islerenkorrektion ist fertig durchgeführt. Im allgemeinen sind die Unterhaltskoste dieser Kanäle hoch. Es soll deshalb die Auskleidun mit Betonplatten angestrebt werden. Angefangen sol werden mit dem Schwarzgraben.

Der Schwellenfonds sank auf Fr. 768,648. 41. E geht von Jahr zu Jahr mehr zurück, und es muss unbedingt die Rekonstruktion an die Hand genommen werden wenn sie später nicht sehr grosse Schwierigkeiten biete soll.

Wasserbauten. Budgetkredit XG 1 Fr. 280,000.

Gegenstand	Bundeszahlungen pro 1922 (in Kolonne 2 u. 3 inbegriffen)		Einnahmen		Ausgaben		Verpflichtungen des Kantons auf 1. Januar 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.								
1. Aareschleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	—	—	—	—	16,034	65	—	—
2. Verschiedene Objekte	—	—	2,136	40	6,226	34	—	—
b. Bauten von Gemeinden mit Kantonsbeiträgen.								
3. Aare von Hof bis Brienzersee, Unterhalt	—	—	—	—	67	80	—	—
4. Emme in der Höll bei Eggiwil, Brückenbau	—	—	—	—	3,748	55	—	—
c. Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.								
5. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	17,000	—	17,150	—	17,968	10	—	—
6. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp, Ergänzungsbauten	—	—	—	—	360	—	44,486	40
7. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze	32,500	—	33,126	—	80,149	35	—	—
8. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	12,000	—	12,000	—	22,000	—	—	—
9. Birrengraben zu Beatenberg, Verbauung	—	—	—	—	31,192	90	—	—
10. Grüne-Verbauung in der Gemeinde Lützelflüh, unterer Teil	—	—	—	—	2,066	05	29,196	30
11. Gürbe im Gebirge, Rutschungen am Ziegerhubel	—	—	—	—	6,450	45	17,527	—
12. Sulgenbach-Korrektion in Bern	6,950	—	6,950	—	6,950	—	—	—
13. Aarekorrektion Gürbemündung bis Felsenauwehr	10,000	—	10,044	30	10,000	—	—	—
14. Stegmattenkanal zu Brüttelen, Korrektion	41,700	—	41,700	—	41,700	—	20,000	—
15. Leugenenkorrektion Bözingen-Pieterlen	85,600	—	85,600	—	85,600	—	60,000	—
16. Hugeligraben bei Saanen, Verbauung	2,983	30	2,983	30	3,456	60	—	—
17. Aare Meiringen-Brienzersee, Ergänzungsbauten	—	—	—	—	183	65	—	—
18. Aerlenbach beir Handegg, Verbauung	—	—	—	—	5,876	35	4,523	65
19. Schüsskorrektion zu Villeret	—	—	—	—	612	60	—	—
20. Lamm- und Schwandenbach-Verbauung bei Brienz, IV. Projekt	10,000	—	19,800	—	27,126	55	—	—
21. Bundergraben zu Kandergrund, Verbauung im Oberlauf	10,000	—	10,000	—	14,510	45	23,651	80
22. Lütschinenkorrektion Wilderswil-Brienzersee, III. Projekt	3,986	65	3,986	65	4,036	95	—	—
23. Krummbach bei Lenk, Verbauung im Oberlauf	7,400	—	7,400	—	9,779	40	—	—
24. Grünnbach zu Merligen, Verbauung	8,000	—	8,000	—	15,000	—	—	—
25. Simmekorrektion zu Boltigen	7,000	—	7,000	—	12,000	—	17,015	30
26. Zuflüsse des Dürrbaches bei Bowil, Verbauung	10,000	—	10,000	—	11,500	—	24,500	—
27. Zäzibach bei Zäziwil, Verbauung	5,500	—	5,500	—	7,000	—	16,719	40
28. Oberwichtrach-Dorfbach, Korrektion	7,000	—	7,000	—	8,700	—	3,100	—
29. Höhli- und Lenzligengräbli bei Zäziwil, Verbauung	7,301	75	7,301	75	9,301	75	1,650	—
30. Doubskorrektion bei Soubey	1,976	80	1,976	80	2,493	15	—	—
31. Badrybach-Korrektion zu Münster	7,500	—	7,500	—	12,500	—	—	—
32. Roches-Bach, Korrektion	2,730	—	2,730	—	3,730	—	7,509	50
33. Fontenais-Bach und Bacavoine, Korrektion	7,000	—	7,000	—	12,000	—	8,750	—
34. Trame zu Tramelan-dessus, Korrektion	10,000	—	10,000	—	20,000	—	8,350	—
35. Birskorrektion zu Zwingen	2,323	50	2,323	50	3,323	50	—	—
36. Simmekorrektion am Gwatt bei Zweisimmen	—	—	—	—	5,667	30	—	—
37. Mühlebach-Verbauung, Gemeinde Mirchel	—	—	—	—	55	50	5,944	50
38. Péry-Wildbäche, Korrektion und Verbauung	—	—	—	—	1,110	—	—	—
39. Sundgraben beir Beatenbergsäge, Verbauung	—	—	—	—	3,660	40	—	—
40. Lauenenbach zwischen Gstaad und Enge, Korrektion	2,855	61	4,955	61	5,779	05	—	—
41. Saane Gstaad-Gsteig, Korrektion	2,920	—	5,120	—	4,783	30	—	—
42. Dorf- oder Brühlbachkorrektion in Schüpfen	—	—	—	—	10,000	—	10,750	—
43. Grüne Wasen-Riedboden, Verbauung	—	—	—	—	2,000	—	—	—
Übertrag	322,227	61	339,284	31	546,700	69	—	—

Gegenstand	Bundeszahlungen pro 1922 (in Kolonne 2 u. 3 inbegriffen)		Einnahmen		Ausgaben		Verpflichtungen des Kantons auf 1. Januar 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	322,227	61	339,284	31	546,700	69	—	—
44. Hühnerbach und Zuflüsse bei Langnau, Korrektion	—	—	—	—	3,768	75	—	—
45. Hornbach-Verbauung, Gemeinde Sumiswald	1,000	—	1,000	—	1,284	20	—	—
46. Emme bei Utzenstorf, Sperrmauer beim Emmehof	—	—	—	—	2,000	—	4,491	45
47. Jegenstorfbachkorrektion	9,500	—	9,500	—	12,500	—	11,047	—
48. Trub und Zuflüsse, Verbauung, erste Vorlage	—	—	—	—	3,000	—	—	—
49. Grüne in den Gemeinden Sumiswald und Lützelflüh, Verbauung	6,600	—	6,600	—	10,704	05	—	—
50. Kurzeneigraben Wasen-Hintersattel, Verbauung	—	—	—	—	1,056	55	—	—
51. Urtenenkorrektion, I. Teil	10,000	—	10,000	—	18,000	—	23,232	25
52. » II. »	10,000	—	10,000	—	17,205	—	18,170	65
53. Ortbachgraben, Gemeinde Trubschachen, Korrektion	8,000	—	8,000	—	11,066	50	8,368	—
54. Zinggengraben in der Gemeinde Trub, Verbauung	6,000	—	6,000	—	7,028	50	18,610	50
55. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	—	—	—	—	1,360	90	—	—
56. Sagibach zu Stechelberg, Verbauung	2,700	—	2,700	—	2,700	—	4,611	80
57. Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Ergänzungsbauten	8,000	—	8,000	—	8,000	—	—	—
58. Wydenbach zu Worb, Korrektion	8,564	50	8,564	50	8,564	50	—	—
59. Wärgisthalbach zu Itramen bei Grindelwald, Verbauung	1,214	10	1,214	10	1,214	10	—	—
60. Wildbäche zu Wengi, Verbauung, IV. Projekt	21,820	35	21,820	35	21,820	35	—	—
61. Allaine zu Pruntrut, Korrektion	20,000	—	20,000	—	20,000	—	—	—
62. Sorne zu Delsberg, Korrektion	15,000	—	15,000	—	15,000	—	—	—
63. Doubskorrektion zu St. Ursanne	15,000	—	15,000	—	15,000	—	—	—
64. Zuflüsse der Engstligen, Verbauung	—	—	—	—	1,195	20	—	—
65. Trub und Zuflüsse, Verbauung	12,500	—	12,500	—	13,273	20	—	—
66. Saanekorrektion, Hochwasserdamm Laupen-Gümmenen	10,000	—	10,000	—	20,000	—	35,000	—
67. Birskorrektion zu Tavannes	18,000	—	18,000	—	18,000	—	—	—
68. Schwarzwasser bei Rüschegg, Verbauung	1,694	—	1,694	—	1,694	—	—	—
69. Lauibach zu Meiringen, Verbauung	1,442	—	1,442	—	1,395	10	—	—
70. Glyssibachschale zu Brienz, Umbau	8,260	65	8,260	65	8,046	35	—	—
71. Cornolbach zu Cornol, Korrektion	20,000	—	20,000	—	20,000	—	—	—
72. Gürbe-Verbauung im Gebirge	6,400	—	6,400	—	6,820	—	—	—
73. Kalte Sense beir Hoflandernbrücke, Verbauung	10,000	—	10,000	—	26,189	50	—	—
74. Lombach-Verbauung bei Habkern	20,835	75	22,814	35	—	—	—	—
75. Alp- und Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	—	—	—	—	201	—	—	—
76. Kapfbach bei St. Stephan, Verbauung	—	—	—	—	455	90	35,909	80
77. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Untersuchungen	—	—	—	—	385	—	—	—
78. Bunderbach zu Kandergrund, Verbauung III, im Unterlauf	—	—	—	—	334	—	—	—
79. Sundbach zu Sundlauenen, Verbauung	—	—	—	—	609	60	—	—
80. Leimbach zu Frutigen, II. Sektion, Verbauung	—	—	—	—	25,440	20	—	—
81. Eistlenbach zu Hofstetten, Flusskarte	—	—	—	—	514	10	485	90
82. Allaine zu Alle, Korrektion	—	—	1,083	65	1,083	65	48,250	—
83. Limpbachkorrektion, unterer Teil	—	—	—	—	628	50	—	—
84. Burgerengraben-Verbauung bei Signau, unterer Teil	—	—	—	—	886	10	1,113	90
85. Lauterbrunnen, Wildbäche, Verbauungen, II. Projekt	—	—	—	—	79	30	—	—
Total	574,758	96	594,877	91	875,204	79	—	—

Reinausgaben Fr. 280,326. 88.

Die Bundesbeiträge sind in den Einnahmen und Ausgaben als Durchgang (Vermittlung) gebucht.

Der Amortisationskredit X G 2 von Fr. 110,000 wurde wie folgt verwendet:

Gegenstand	Amortisation		Vorschussrestanz	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Sensekorrektion zu Neuenegg	20,000	—	16,765	—
Gürbekorrektion, Belp-Aare	10,000	—	5,463	45
Schüsskorrektion zu Courtelary	20,000	—	30,000	—
Doubskorrektion zu St. Ursanne	15,000	—	10,000	—
Allaine zu Pruntrut	25,000	—	24,700	—
Simmekorrektion am Gwatt bei Zweisimmen	20,100	—	14,000	—
Total	110,000	—	100,928	45

Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister und der Pegelbeobachter.

Budgetkredit Fr. 8500, Reinausgaben Fr. 6894. 15.

Juragewässerkorrektion. Unterhalt. Budgetkredit Fr. 75,000, Reinausgaben Fr. 66,704. 44.

Schwellenreglemente und Kataster wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Frutigen, Leimbach; Reglement und Kataster.
Reichenbach, Kienbach; Kataster.
Lenk, innerer Seitenbach; Kataster.
St. Stephan, Kapfbach; Reglement und Kataster.
Lauenen, Mühlegrabenmoderation, Reglement.
Laupen, Reglement, Abänderung.
Gsteig, Tscherzisbach; Moderationsreglement.

Der Uferschutz bzw. die Schwellenpflicht ist an vielen Gewässern noch in ganz unrichtiger, dem Sinn und Geist des Wasserbaupolizeigesetzes nicht entsprechender Weise geordnet, nämlich nach dem Grundsatz der Anstosspflicht. Das ist in vielen Fällen, wo es sich um die Ausführung und Erhaltung kostspieliger Werke handelt und der Anstösser nur wenig und vielleicht nicht einmal wertvolles Land am Gewässer besitzt, ganz unhaltbar. Solche Anstösser bieten ja keinerlei Gewähr für einen richtigen Uferschutz an gefährlichen Gewässern und noch weniger für eine regulierende Ausgestaltung und Erhaltung des Wasserlaufes auf grössere Länge. Die Verhältnisse verlangen, wie Art. 12 des Wasserbaupolizeigesetzes vorschreibt, die Verteilung der Schwellenpflicht auf breitere Basis, auf alles unmittelbar und mittelbar beteiligte Eigentum, eventuell bis zur Wasserscheide. In diesem Sinne müssen die Schwellenreglemente und Kataster aufgestellt werden.

Unter öffentliche Aufsicht gestellt wurden gemäss § 36 W-Gesetz vom 3. April 1857:

Die Blindlauigräben in Lütschental.
Der Tuileriebach zu Courfaivre.
Das Laasbächlein zu St. Stephan.

Wasserbaupolizei. Der Regierungsrat bewilligte gemäss Art. 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 die Einführung von 5 Kanalisationsleitungen in öffentliche und unter öffentliche Aufsicht gestellte Privatgewässer, 14 Überbrückungen resp. Überbauungen, 1 Ländteanlage, 1 Stegverlegung, 1 Kiesgewinnungsanlage und 2 elektrische Leitungen. Die Baudirektion erteilte 2 Bewilligungen für Holzflössungen und 1 für Einführung von Abwasserleitungen.

F. Wasserrechtswesen.

Die allgemeine wirtschaftliche Lage hat sich gegenüber frühern Jahren insofern geändert, als die Geldbeschaffung nun wieder leichter geworden ist und die Materialpreise und Arbeitslöhne zurückgegangen sind.

Dagegen macht sich die Krisis, unter welcher die schweizerische Industrie leidet, dadurch bemerkbar, dass der Bedarf an elektrischer Energie weit hinter der möglichen Produktion zurückbleibt.

Unter diesen Umständen ist es leicht begreiflich, dass mit der Ausführung grösserer Wasserwerke zurückgehalten wird.

Grössere Bauten werden gegenwärtig nur zur Erweiterung des Elektrizitätswerkes Wynau vorgenommen, die einen so günstigen Fortgang nehmen, dass die neue Anlage auf dem linken Ufer der Aare voraussichtlich auf Herbst 1923 dem Betrieb übergeben werden kann.

Im Elektrizitätswerk Mühleberg sind noch zwei Turbinen einzubauen.

Für die längst konzessionierten Wasserwerke an der Lütschine bei Gsteigwyler mussten wieder Fristverlängerungen erteilt werden. Voraussichtlich wird die Ausführung dieser Werke auf unabsehbare Zeit verschoben, solange noch günstigere Gelegenheiten für Kraftgewinnung vorhanden sind.

Ähnlich steht es mit dem sogenannten «Reblochprojekt» der Stau- und Kraftwerke Emmental.

Die Erweiterung des Felsenauwerkes ist zwar erfolgt, es konnte aber noch keine definitive Konzession hierfür ausgestellt werden, weil noch ein Anstand mit der Gemeinde Bremgarten wegen Überbrückung der Aare zu erledigen ist.

Das Konzessionsgesuch für die Nutzbarmachung des Giessbaches wurde dem eidgenössischen Departement des Innern zu der nach Bundesgesetz vorgeschriebenen Prüfung überwiesen.

Für die Erweiterung des Elektrizitätswerkes Schattenhalb am Reichenbach steht die Konzessionserteilung und die Ausführung der Bauten im Jahre 1923 in Aussicht.

Über die Konzessionsgesuche für Nutzbarmachung der Wasserkräfte der Simme und ihrer Zuflüsse kann ein Entscheid noch nicht gefällt werden, bevor sich die Bundesbehörden darüber ausgesprochen haben, welches der vorliegenden Projekte den Anforderungen einer rationellen Wasserwirtschaft entspricht. Von der Elektrizitätsgenossenschaft Blattenheid-Simme sind wegen Verzögerung dieses Entscheides und der Stellungnahme des Regierungsrates in dieser Angelegenheit zwei Rekurse an das schweizerische Bundesgericht eingereicht worden, deren Beurteilung aber im Jahre 1922 noch nicht erfolgt ist.

Schon bald nach der Konzessionserteilung an die Bernischen Kraftwerke für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Oberhasle, welche im September 1921 erfolgte, ist die Frage aufgeworfen worden, ob nicht der Ausbau zwischen Grimsel und Innertkirchen in drei Stufen der Ausführung des zweistufigen Projektes von Prof. Narutowicz, gemäss welchem die Konzession ausgestellt ist, vorzuziehen wäre. Zur Prüfung dieser Frage wurde durch den Regierungsrat eine Expertenkommission bezeichnet, bestehend aus den Herren Ingenieur H. E. Gruner in Basel, Prof. E. Meyer-Peter in Zürich und L. Kürsteiner in St. Gallen. Das Expertengutachten ist erst auf Anfang des Jahres 1923 eingelangt. Die Experten haben in demselben den Ausbau in drei Stufen mit Kraftwerken unterhalb der Handeck, beim Boden und bei Innertkirchen zur Ausführung empfohlen. Dieses Projekt bietet den Vorzug grösserer Sicherheit und Wirtschaftlichkeit und ermöglicht den Strom der ersten Bauetappe sofort zu verwerten. Die B. K. W. werden nun gestützt auf dieses gründliche Gutachten ein neues Ausführungsprojekt und Bauprogramm ausarbeiten und den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons unterbreiten.

Für Erstellung kleinerer Wasserwerke wurden fünf neue Konzessionen erteilt, daneben eine Anzahl von Bewilligungen für Erweiterung bestehender Werke.

Auch im Jahre 1922 haben verschiedene Inhaber kleinerer Werke, deren Betrieb unrentabel geworden ist, den Verzicht auf ihre Rechte erklärt.

Konzessionsübertragungen wurden in sechs Fällen angemeldet und genehmigt; nachträglich hat sich aber herausgestellt, dass daneben noch eine ganze Reihe von Übertragungen ohne die vorgeschriebene Anmeldung erfolgt waren. Es ist dies ein Übelstand, der sich Jahr für Jahr wieder bemerkbar macht und dem abgeholfen werden muss.

Wie schon eine Reihe von Jahren, langte auch 1922 eine Anzahl von Gesuchen um Reduktion der Wasserrechtsabgabe ein. und zwar, wie gewohnt, besonders von den Werken im Oberland, wo sich der Rückgang des Fremdenverkehrs noch immer bemerkbar macht. Diesen Gesuchen musste in Berücksichtigung der Umstände nach Möglichkeit Rechnung getragen werden.

Die Gesuche um Bewilligung zur Ausfuhr elektrischer Energie nach dem Auslande werden vom eidgenössischen Departement des Innern regelmässig auch den kantonalen Behörden zur Kenntnis gebracht. Bei der Beantwortung geht der Regierungsrat vom Standpunkte aus, dass gegen die Ausfuhr überschüssiger Energie nichts einzuwenden ist, sofern für Deckung des Inlandbedarfes im Winter gesorgt ist, was unter allen Umständen der Fall sein muss. Bei den Bundesbehörden wurde auch die Anregung gemacht, das gegenseitige Unterbieten der einzelnen Unternehmungen zu verhindern und einzuschränken, da dadurch nicht nur die Elektrizitätswerke geschädigt werden, sondern in letzter Linie auch die schweizerische Volkswirtschaft die Folgen zu tragen hat.

Bei den Verhandlungen mit Frankreich über die Rechtsverhältnisse am Doubs wurde doch wenigstens so viel erreicht, dass die Grundeigentümer auf bernischer Seite, welche durch die Höherstauung des Refrainwerkes betroffen wurden, entschädigt werden. Im übrigen haben die mündlichen und schriftlichen Verhandlungen über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Doubs nicht viel weiter geführt. Der Regierungsrat des Kantons Bern hält vor allem an dem Standpunkt fest, dass bei Ausführung neuer Projekte die gesamte Wassermenge oberhalb der Stelle, wo der Fluss ganz in bernisches Gebiet eintritt, zurückgeleitet werden muss. Dies und die Verteilung der noch nutzbar zu machenden Wasserkräfte zwischen Biaufond und Clairbief sind die Hauptpunkte, über welche gegenwärtig noch verhandelt wird. Die Anschauungen hierüber gehen aber sehr weit auseinander.

Für die Ausstellung definitiver Konzessionen an Stelle der provisorischen Bewilligungen, welche seit 1907 erteilt wurden, ist ein neues Schema ausgearbeitet worden, das schon in einigen Fällen zur Anwendung gelangt ist. Diese Konzessionen, welche alle eingetretenen Abänderungen berücksichtigen und dem jetzigen Stand der Werke entsprechen, werden auch eine notwendige Vorarbeit für den Wasserkataster sein, mit dessen Erstellung man aber noch zuwarten muss, bis die Anforderungen der Bundesbehörden genau bekannt sind. Die rechtlichen Grundlagen hierfür liegen vollständig gesammelt vor.

Von Grossrat Schürch ist in der Herbstsession des Grossen Rates ein Postulat gestellt worden betreffend Aufstellung eines Wasserwirtschaftsplanes für den Kanton Bern. Die Anregung ist vom Berichterstatter des Regierungsrats entgegengenommen worden und wird von der Baudirektion geprüft werden.

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1922		Neue Vorschüsse pro 1922		Amortisation pro 1922		Stand am 1. Januar 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Baudirektion.								
1. Obligatorische Unfallversicherung	9,793	68	77,270	50	72,976	15	14,088	03
2. Langenthal, landwirtschaftliches Schulgebäude .	90,764	70	150,314	90	—	—	241,079	60
3. Kautionen für Anlagen in den Strassen (Depots)	[1]) 22,518	25	8,950	—	10,013	50	21,454	75
4. Bundessubventionen an Vermessungswerke . .	—	—	160,389	60	160,389	60	—	—
5. Triangulation IV. Ord., Simmental und Saanen.	4,348	76	—	—	4,348	76	—	—
6. Triangulation IV. Ord., Jura, Sekt. I und II	43,611	95	—	—	5,651	24	37,960	71
7. Triangulation IV. Ord., Jura, Sekt. III und IV	65,675	40	33,497	80	—	—	99,173	20
8. Triangulation IV. Ordnung, Sektion Bern . .	13,411	95	20,945	45	—	—	34,357	40
9. Langenthal, landwirtschaftliches Lehrgebäude .	—	—	333,816	60	—	—	333,816	60
10. Langenthal, landwirtschaftliches Ökonomiegebäude	226,197	10	9,513	35	—	—	235,710	45
11. Notstandsarbeiten (Spezifikation nachstehend)	442,718	35	1,179,483	80	544,952	—	1,077,250	15
12. Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie, Bauarbeiten	—	—	89	30	89	30	—	—
13. Bern, Frauenspital, Mobiliaranschaffungen . .	226,829	50	10,113	05	8,400	—	228,542	55
14. Bern, Frauenspital, Erweiterungsbau.	521,455	—	142,279	90	164,036	95	499,697	95
15. Thun, Lehrerinnenseminar, Neubau	—	—	174,570	80	40,000	—	134,570	80
16. Öschberg, Gartenbauschule, Neubau	129,482	50	21,882	80	—	—	151,365	30
17. Waldau, Irrenanstalt, Mööslihaus, Wohnungen	—	—	1,499	35	1,499	35	—	—
18. Bellelay, Anstalt, Torfausbeutung, Betrieb . .	—	—	44,349	90	44,349	90	—	—
19. Bellelay, Anstalt, Torfausbeutung, Einrichtung	25,834	05	—	—	612	60	25,221	45
20. Chevenez, Güterzusammenlegung	13,625	25	351	30	—	—	13,976	55
21. Bern, Frauenspital, Sterilisationsanlage	32,500	—	—	—	—	—	32,500	—
22. Bellelay, Anstalt, Schweinestallungen	57,241	80	3,288	65	10,000	—	50,530	45
23. Biel, Technikum, Erweiterung	10,575	—	—	—	—	—	10,575	—
24. Bern, Frauenspital, neue Zentralheizung . . .	165,432	60	5,530	—	5,000	—	165,962	60
25. Feuerversicherung der Vermessungswerke (Fonds)	3,000	—	1,000	—	—	—	4,000	—
26. Tessenberg, Anstalt Bon accueil, Hausinstandstellung	10,028	70	—	—	—	—	10,028	70
27. Tessenberg, Anstalt, neue Scheune	46,105	—	15,990	90	—	—	62,095	90
28. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Scheune, Wohnungseinrichtung	—	—	3,986	05	3,986	05	—	—
29. Münsingen, landwirtschaftliche Schule, Arbeiten in Küche und Pächterhaus	—	—	2,629	35	2,629	35	—	—
30. Bern, Oberseminar, neue Sternwarte	—	—	55,956	05	—	—	55,956	05
31. Langenthal, landwirtschaftliche Schule, Ökonomie und Bäckerei usw.	—	—	22,587	90	—	—	22,587	90
32. Münsingen, Irrenanstalt, neue Lastwage . . .	—	—	4,000	—	4,000	—	—	—
33. Öschberg, Gartenbauschule, Lehr- und Verwaltungsgebäude	—	—	183,286	80	—	—	183,286	80
34. Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie.	—	—	4,561	65	4,561	65	—	—
35. Öschberg, Gartenbauschule, Hydrantenanlage.	—	—	16,187	05	7,647	45	8,539	60
36. Öschberg, Gartenbauschule, Instandstellungsarbeiten	—	—	3,367	85	—	—	3,367	25
37. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Verwaltungsgebäude, Unterhalt	—	—	402	25	402	85	—	—
38. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Neubau von Wohnhaus und Scheune (Brandversicherungsentschädigung)	—	—	128,718	—	1,500	—	127,218	—
39. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,015	40	42	25	1,057	65	—	—
40. Frutigen-Adelboden-Strasse, Korrektion	1,097,654	45	58,927	30	89,073	15	1,067,508	60
Übertrag	3,234,301	14	2,741,112	45	143,275	15	4,799,749	59

[1]) Einnahmen.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1922		Neue Vorschüsse pro 1922		Amortisation pro 1922		Stand am 1. Januar 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp
Übertrag	3,234,301	14	2,741,112	45	143,275	15	4,799,749	5
41. Unterseen-Habkern-Strasse, Korrektion	49,979	15	—	—	49,979	15	—	—
42. Juragewässerkorrektion, Ausbau	154,398	36	84,691	85	708	50	238,381	7
43. Kraftwerke Oberhasle, Expertenkosten	—	—	500	—	—	—	500	—
44. Schiffahrtskontrollgebühren	484	10	7,836	—	8,211	15	108	9
45. Lauterbrunnen Wildbäche, Verbauung	21,834	15	—	—	6,965	70	14,868	4
46. Sensekorrektion zu Neuenegg	24,765	60	18,756	95	20,000	—	23,522	5
47. Motorlastwagenankauf	164,533	90	—	—	4,154	—	160,379	9
48. Aare zu Thun, Wasserkraftanlage	2,145	—	—	—	—	—	2,145	—
49. Kanderkorrektion Engstligen-Kien-Stegweid .	180,626	10	15,953	70	9,900	—	186,679	8
50. Bern-Tiefenau-Strasse, Entwässerung	53,398	70	—	—	40,000	—	13,398	7
51. Schwefelberg-Strasse, Hoflandernbrücke, Neubau	3,356	65	—	—	3,356	65	—	—
52. Doubs, Rechtsverhältnisse	3,680	85	—	—	—	—	3,680	8
53. Aareübergang, Felsenau-Bremgarten	18,568	73	—	—	—	—	18,568	7
54. Emme zu Rüderswil, Schwellenbauten	—	—	18,160	35	12,649	90	5,510	4
Total	3,912,072	43	2,868,850	95	1,318,939	15	5,461,984	2
Spezifikation für Art. 11.								
1. Trubschachen-Ortbach-Ramsern-Strasse, Korrektion	3,019	10	2,981	—	6,000	10	—	—
2. Gürbekorrektion Belp-Aare	7,463	45	18,000	—	10,000	—	15,463	4
3. Trubschachen-Trub-Strasse, Korrektion	51,145	—	25,514	35	12,300	—	64,359	3
4. Kirchberg, Kanalisation der Hintergasse . . .	2,500	—	—	—	2,500	—	—	—
5. Bern-Muri-Strasse, Korrektion	201,538	55	170,108	05	143,927	80	227,718	8
6. St. Ursanne-Ocourt-Strasse, Korrektion zu Bellefontaine	37,250	—	7,032	20	12,950	—	31,332	2
7. Madretsch-Arügg-Strasse, Korrektion in Madretsch	20,000	—	—	—	20,000	—	—	—
8. Vicques-Courchapoix-Mervelier-Strasse, Korrektion	63,169	40	4,166	55	29,465	—	37,870	9
9. Delsberg, Bahnhofstrasse, Korrektion	8,125	30	—	—	—	—	8,125	3
10. Belp-Thurnen-Strasse, Entwässerung im Breitlohn	9,200	—	1,433	35	—	—	10,633	3
11. Tavannes-Fuet-Bellelay-Strasse, Korrektion . .	39,307	55	655	30	—	—	39,962	8
12. Biel-Lyss-Strasse, Korrektion	—	—	165,793	60	87,100	—	78,693	6
13. Thun-Amsoldingen-Strasse, Korrektion	—	—	114,686	85	66,764	20	47,922	6
14. Weisse Lütschine, Stechelberg-Lauterbrunnen, Flusskarte	—	—	5,938	35	2,944	90	2,993	4
15. Schüsskorrektion zu Courtelary.	—	—	70,000	—	40,000	—	30,000	—
16. Doubskorrektion zu St.Ursanne	—	—	25,000	—	15,000	—	10,000	—
17. Allainekorrektion zu Pruntrut	—	—	119,700	—	25,000	—	94,700	—
18. Birskorrektion zu Tavannes	—	—	25,000	—	—	—	25,000	—
19. Sornekorrektion zu Delsberg	—	—	50,000	—	—	—	50,000	—
20. Cornolbachkorrektion zu Cornol	—	—	19,987	85	—	—	19,987	8
21. Leugenenkorrektion Bözingen-Pieterlen	—	—	100,000	—	—	—	100,000	—
22. Stegmattenkanal zu Brüttelen, Korrektion . .	—	—	50,000	—	—	—	50,000	—
23. Boécourtbach-Korrektion zu Bassecourt. . . .	—	—	20,000	—	—	—	20,000	—
24. Bern-Tiefenau-Strasse, Kanalisation	—	—	30,211	90	—	—	30,211	9
25. Simmekorrektion am Gwatt zu Zweisimmen .	—	—	34,000	—	20,000	—	14,000	—
26. Steffisburg-Schwarzenegg-Strasse, Korrektion Hänni-Ried	—	—	35,688	40	23,800	—	11,888	4
27. Gstaad-Gsteig-Strasse, Korrektion im Grund .	—	—	43,022	85	27,200	—	15,822	8
28. Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr	—	—	10,000	—	—	—	10,000	—
29. Malleray-Pontenet-Strasse, Korrektion	—	—	563	20	—	—	563	2
30. Bern, Sulgenbachkorrektion	—	—	30,000	—	—	—	30,000	—
Total	442,718	35	1,179,483	80	544,952	—	1,077,250	1

Die **Vorschussrechnung** der Bauabteilung pro 1922 weist vier Posten weniger auf als diejenige von 1921, stellt sich aber dem Betrage nach trotz den bestimmungsgemäss erfolgten Amortisationen aus den Budgetkrediten X D 2, F 2, G 2 von zusammen Fr. 310,000 um Franken 1,549,911. 80 höher. Dies resultiert zunächst aus dem Sammelposten 11, «Notstandsarbeiten». Derselbe betrug Ende 1921 Fr. 442,718. 35, Ende 1922 Franken 1,077,250. 15, also mehr pro 1922 um Fr. 634,531. 80. Bleiben noch Fr. 915,380 herrührend in der Hauptsache aus folgenden Einzelposten:

Art. 2, 9, 10 und 31, Langenthal, landwirtschaftliche Schule	Fr.	516,232. 75
Art. 16, 33, 35 und 36, Öschberg, Gartenbauschule	»	217,076. 45
Art. 15, Thun, Lehrerinnenseminar	»	134,570. 80
Art. 27, Tessenberg, Anstaltsscheune	»	15,990. 90
Art. 7 und 8, Triangulationen IV. Ordnung	»	54,443. 25
Art. 42, Juragewässerkorrektion, Ausbau	»	83,983. 35
Total	Fr.	1,022,297. 50

Andere Posten erfuhren dagegen aus Einnahmen und Amortisationen Verminderungen, wie aus der Rechnung ersichtlich ist.

Einzelne Vorschussposten werden nach Vollendung der bezüglichen Arbeiten und Ausstellung der Abrechnungen durch Gegenrechnung resp. Rückvergütung seitens anderer Verwaltungen ohne weiteres aus der Vorschussrechnung verschwinden. Das wird der Fall sein für:

Art. 13, Frauenspital, Mobiliaranschaffung	Fr.	228,542. 55
Art. 19, Bellelay, Torfausbeutung . .	»	25,221. 45
Art. 30, Bern, neue Sternwarte	»	55,956. 05
Art. 45, Lauterbrunnen, Wildbäche . .	»	14,868. 45
Art. 46, Sensekorrektion zu Neuenegg	»	23,522. 55
Art. 49, Kanderkorrektion Engstligen-Stegweid	»	115,179. 80

Ferner kommen für verschiedene Posten (Staatsobjekte), Art. 11, noch restanzliche Notstandsbeiträge an die Vorschussrechnung zurück (genau noch nicht anzugeben).

Effektiv stellt sich die Vorschussrechnung, soweit sie zu Lasten der Budgetkredite der Baudirektion geht und aus dieser zu amortisieren sein wird, um rund Fr. 850,000 geringer, auf zirka Fr. 4,600,000.

Die verbleibenden **finanziellen Verpflichtungen** auf den drei Budgetrubriken X D 1, F 1 und G 1, welche hierfür in der Hauptsache einzig in Betracht kommen, stellen sich mit Einrechnung der Vorschusszahlungen, genauere Durchrechnung vorbehalten, wie folgt:

	Anzahl Objekte	Bewilligungen	Geleistete Zahlungen	Verbleibende Verpflichtungen
		Fr.	Fr.	Fr.
A. Hochbau, D 1.	38	3,780,000	1,562,000	2,218,000
B. Strassenbau, F	62	1,967,000	280,000	1,687,000
C. Wasserbau, G	90	5,740,000	3,121,000	2,619,000
Total	. . . .	11,487,000	4,963,000	6,524,000

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1922		Neue Vorschlüsse pro 1922		Amortisation pro 1922		Stand am 1. Januar 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
II. Eisenbahndirektion.								
a. Vorstudien.								
1. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt	2,683	75	—	—	—	—	2,683	75
2. Delsberg-Mervelier-Oensingen	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
3. Stockental	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
4. Pruntrut-Damvant	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
5. Herzogenbuchsee-Wangen	2,820	40	—	—	—	—	2,820	40
6. Herzogenbuchsee-Utzenstorf-Lyss	12,400	—	—	—	—	—	12,400	—
7. Thun, neue Bahnhof- und Hafenanlage	7,947	10	—	—	—	—	7,947	10
8. Delsberg-Mervelier	3,252	50	—	—	—	—	3,252	50
9. Sonnenberg-Breuleux	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
10. Réchésy-Bonfol	1,092	50	—	—	—	—	1,092	50
11. Worb-Biglen	1,700	—	—	—	—	—	1,700	—
12. Meinisberg-Büren	1,206	15	—	—	—	—	1,206	15
Total	46,801	40	—	—	—	—	46,801	40
Amortisation	—	—	—	—	6,801	40	40,000	—

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1922		Neue Vorschüsse pro 1922		Amortisation pro 1922		Stand am 1. Januar 1923	
	Fr.	Rp	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
b. Eisenbahnsubventionen.								
1. Oberaargau-Seeland	35,000	—	—	—	—	—	35,000	—
2. Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
Total	39,615	—	—	—	—	—	39,615	—
c. Vorschüsse an Bahnen.								
1. Pruntrut-Bonfol	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
2. Biel-Täuffelen-Ins	220,500	—	12,127	50	—	—	232,627	50
3. Sensetalbahn	125,547	10	—	—	—	—	125,547	10
4. Bern-Neuenburg (direkte)	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
5. Mett-Meinisberg	33,205	85	300	—	—	—	33,505	85
6. Brienzerseebahn	37,500	—	—	—	—	—	37,500	—
7. Langenthal-Jura	211,500	—	—	—	—	—	211,500	—
8. Ligerz-Tessenberg (Drahtseilbahn)	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
9. Ramsei-Sumiswald-Huttwil	42,386	90	2,119	35	—	—	44,506	25
10. Solothurn-Bern	126,000	—	6,216	15	6,000	—	126,216	15
11. Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	—	—	5,327	25	—	—	5,327	25
12. Langenthal-Melchnau	—	—	20,472	10	—	—	20,472	10
Total	2,027,639	85	46,562	35	6,000	—	2,068,202	20
d. Hilfeleistung an Bahnen.								
1. Mett-Meinisberg	15,000	—	11,250	—	7,500	—	18,750	—
2. Saignelégier-Glovelier	73,000	—	42,750	—	26,000	—	89,750	—
3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil	24,500	—	—	—	—	—	24,500	—
4. Berner Oberland-Bahnen	—	—	135,463	30	72,140	65	63,322	65
5. Pruntrut-Bonfol	15,000	—	10,700	—	2,850	—	22,850	—
6. Solothurn-Münster [1])	3,000	—	—	—	—	—	3,000	—
7. Huttwil-Eriswil	4,335	—	18,250	—	7,500	—	6,415	—
Total	127,500	—	218,413	30	115,990	65	225,587	65
[1]) Einnahmen.								
e. Subventionen an Bahnbauten.								
1. Interlaken-Ost, Bahnhofumbau	37,500	—	—	—	—	—	37,500	—
2. Interlaken-West, Bahnhofumbau	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
3. Thun, Bahnhofumbau	—	—	55,000	—	55,000	—	—	—
Total	187,500	—	55,000	—	55,000	—	187,500	—
f. Subventionen an Automobilkurse.	48,500	—	10,000	—	—	—	58,500	—

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines und Personal.

Allgemeines. Noch ist die Fortentwicklung des Vermessungswesens gehemmt. Immer wieder musste dasselbe gegenüber andern momentan dringlicheren Aufgaben zurückgestellt werden.

Das Gesetz über das Vermessungswesen von 1867 hat die Vermessung aller Gemeinden als obligatorisch erklärt. Das ZGB schreibt die Vermessung als Vorarbeit für die Anlage des Grundbuches vor und sichert den Gemeinden namhafte Beiträge zu. Trotzdem besitzt heute noch ein ganzer Landesteil, das Oberland, mit Ausnahme weniger Gemeinden, keine Vermessungswerke. Das ist zu bedauern; denn abgesehen davon, dass der Wille des Gesetzes nicht erfüllt wurde, sind in vielen Fällen wirklich praktische Bedürfnisse dadurch beeinträchtigt worden. Eine Förderung auch dieses Verwaltungsgesetzes ist gerechtfertigt.

Personal. Im Personalbestand ist keine Änderung eingetreten. Eine Geometerstelle blieb auch in diesem Jahre unbesetzt.

B. Gesetzgeberische Erlasse

hat das Berichtsjahr keine gebracht.

C. Stand der eidgenössischen Kartenwerke.

Die schweizerische Landestopographie hat im Jahre 1922 im Kanton Bern folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Geodätische Arbeiten.

Triangulation III. Ordnung. Winkelbeobachtungen auf 35 trigonometrischen Punkten.

Triangulation IV. Ordnung. Verifikation der Arbeiten im Gebiet Delsberg-Laufen.

Landesnivellement. Revision der Fixpunktversicherung auf der Strecke Bern-Freiburg und im Simmental.

Sekundäre Nivellements. Für die Zwecke der Triangulation III. und IV. Ordnung und für das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft wurden auf der Strecke Bern-Belp-Oberstocken, mit drei Verbindungen nach dem Aaretal, auf den Hauptstrassen zwischen Thun und dem Stockental, ferner auf der Strecke Interlaken-Zweilütschinen-Grindelwald-Oberer Gletscher und Zweilütschinen-Lauterbrunnen-Stechelberg solche Fixpunktnivellements ausgeführt. Die Absteckung, Versicherung und Krokierung dieser Fixpunkte wurde vom kantonalen Vermessungsbureau besorgt.

Spezialarbeiten. Triangulation im Grimselgebiet, Mitarbeit.

2. Topographische Arbeiten.

Neuaufnahmen: Keine.

Nachtragungen: 1 : 25,000, Bl. 364 (teilweise Nachführung); 1 : 50,000, Bl. 366, 367, 393, 394, 397, 398, 462, 463, 472, 473, 490 (einzelne Nachträge).

Verifikation der Übersichtspläne: Verifiziert Erlenbach 1 : 10,000.

Spezialarbeiten: Beginn topographischer Aufnahmen 1 : 10,000 nördlich vom Stockhorn im Bereiche der Bl. 352 und 354 des topographischen Atlasses.

Verschiedenes: Vorbereitung der Originalmesstischblätter für die Umarbeitung des Übersichtsplanes der Gemeinde Guggisberg.

3. Kartographische Arbeiten und Druckerei.

Erstellung der neuen Überdrücke 1 : 50,000 Gadmen-Bietschhorn und Interlaken-Gsteig.

Karten und Pläne der Juragewässerkorrektion, Stausee Wohlen.

Druckbereite Platten: Blätter 323, 349—354.

4. Grenzbereinigungen.

Die begonnenen Arbeiten längs der bernisch-elsässischen Grenze sowie die gemeindeweisen Vermarkungen Fahy, Bure, Chevenez und Roche d'Or sind noch nicht abgeschlossen, ebenso die Wiederinstandstellung einiger beschädigter Grenzsteine längs der Grenze von Ocourt, Epiquerez und Soubey.

D. Grundbuchvermessung.

1. Triangulation IV. Ordnung.

In der Sektion III, Delsberg-Laufen, wurden 205 Neupunkte versichert und signalisiert, auf 385 Punkten wurden Winkelbeobachtungen ausgeführt und 410 Punkte berechnet. Die Feldarbeiten sind abgeschlossen, und die Triangulation wird im Jahre 1923 zur Ablieferung gelangen.

In der Sektion VIII, Bern und Umgebung, wurden im Gebiet Ittigen, Zollikofen, Uetligen, Wohlen, Hinterkappelen bis an die Stadtgrenze 66 Neupunkte abgesteckt und versichert. Auf 151 Punkten wurde die Winkelmessung durchgeführt und für 248 Neupunkte die Berechnung beendet.

Um die trigonometrischen Turmsignale auf der Blasenfluh, dem Jensberg und dem Lüscherzberg herum wurden Anschlusstriangulationen abgesteckt und teilweise versichert.

2. Sekundärnivellements.

Die im Vorjahre abgesteckten Nivellements auf den Strecken Bern-Gümligen-Worb-Deisswil-Wegmühle-Tiefenau und Bern-Köniz-Gasel-Station Thörishaus wurden gemessen und gleichzeitig 40 trigonometrische Punkte einnivelliert, die dann als Ausgangspunkte für die trigonometrische Höhenberechnung im oben genannten Netz Bern und Umgebung Verwendung fanden.

Im fernern wurden die bereits erwähnten Vorarbeiten für die durch die schweizerische Landestopographie zu messenden Nivellements ausgeführt.

3. Parzellarvermessung.

Der Regierungsrat genehmigte die Vermessungswerke der Gemeinden Court, Perrefitte und Châtelat, worauf sie von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessungen anerkannt und subventioniert wurden.

In Arbeit befanden sich ferner die Vermessungen der Gemeinden Chevenez, Bure, Sornetan, Monible, Erlenbach (Grenzaufnahmen im Berggebiet), Oberthal, Bern-Stadt (I. Sektion) und die Zusammenlegungsgebiete Toffen-Belp, Schüpfen und Büren zum Hof.

Die Vermessungen von Châtelat, Sornetan und Monible wurden durch das kantonale Vermessungsbureau selbst fertig gestellt.

Feldverifikationen wurden keine durchgeführt, dagegen verschiedene Teile der oben angeführten Arbeiten im Bureau nachgeprüft.

Vermessungsverträge wurden abgeschlossen über die Grundbuchvermessung von Pleujouse und diejenigen der Zusammenlegungsgebiete Iffwil und Schüpfen-Ziegelried.

4. Übersichtspläne.

Die Erstellung des Übersichtsplanes in der Gemeinde Erlenbach wurde weitergeführt. Die von der schweizerischen Landestopographie gelieferten stereophotogrammetrisch aufgenommenen und autographisch ausgewerteten Messtischblätter dienten als Grundlage und die dort vorhandenen Lücken wurden durch Messtisch-Aufnahme geschlossen.

5. Güterzusammenlegungen.

Die Krisis, welche die Landwirtschaft durchmachen musste, verunmöglichte die Inangriffnahme weiterer Güterzusammenlegungen. An den bereits begonnenen Arbeiten wurde jedoch weiter gearbeitet und an verschiedenen Orten sind Vorbereitungen für die Durchführung neuer Güterzusammenlegungen getroffen worden; es ist zu erwarten, dass im folgenden Jahr einige Unternehmen in Angriff genommen werden.

6. Nachführung.

Die Bundesbehörden haben neun weitere Vermessungswerke des alten Kantonsteils, die auf den neuesten Stand gebracht worden sind, als Grundbuchvermessungen anerkannt. Die Gesamtzahl der genehmigten Operate beträgt damit 297. Von den nachtragsfähigen Vermessungswerken des alten Kantonsteils sind jetzt noch 22 nicht anerkannt.

Die Nachtragung und Ergänzung einzelner Vermessungswerke im Jura ist fortgesetzt und bei drei Operaten zum Abschluss gebracht worden. Die Anerkennung durch die Bundesbehörden steht jedoch noch aus, da letztere nachträglich noch die Anfertigung eines Übersichtsplanes verlangt haben.

Die Umarbeitung der Vermessungswerke im alten Kantonsteil, Einführung der Grundbuchblattnummern und Anlage neuer Grundstück- und Eigentümerverzeichnisse, wurde ebenfalls fortgesetzt. Diese Arbeiten sind nunmehr bei 85 Operaten durchgeführt und bei weitern 50 Operaten in Ausführung begriffen. Die wünschenswerte vermehrte Förderung dieser Arbeit wird leider durch starke Inanspruchnahme der Grundbuchverwalter für die laufenden Geschäfte beeinträchtigt.

Dienstverträge für die permanente Nachführung ihrer Vermessungswerke haben die Gemeinden Sigriswil und Evilard abgeschlossen. Änderungen im Bestand der Nachführungskreise sind im Berichtsjahr keine eingetreten.

Die permanente Nachführung hat durch ein gemeinsames Kreisschreiben der Bau- und Justizdirektion an die Nachführungsgeometer und Grundbuchverwalter in verschiedenen Punkten eine weitere Regelung erfahren. Die richtige Ausübung der amtlichen Tätigkeit seitens der Nachführungsgeometer macht Fortschritte. Auch die Erkenntnis der Nützlichkeit der permanenten Nachführung seitens der Gemeindebehörden und des Publikums wächst stetig. Es muss aber noch ein besseres Zusammenarbeiten des Nachführungsgeometers mit allen an der Verwendung der Vermessungswerke mitinteressierten Verwaltungen Platz greifen, damit alle Arbeiten einfach und praktisch ausgeführt werden und sich ihre Kosten auf ein Minimum reduzieren. Anderseits muss danach getrachtet werden, die Vermessungswerke als Bestandteil des Grundbuches in vollem Masse auszunützen. Wo gesetzliche Bestimmungen dies hindern, sollten diese revidiert werden. Die vom Bernischen Geometerverein angeregte Vereinfachung des Verurkundungsverfahrens bei Grenzregulierungen kleineren Umfanges sollte in irgendeiner Form baldige Verwirklichung finden.

7. Grenzbereinigungen.

Es wurden fünf Grenzbereinigungen vorgenommen, nämlich: Scheuren-Schwadernau, Jegenstorf-Mattstetten-Urtenen, Meikirch-Kirchlindach, Heiligenschwendi-Thun und Bonfol-Damphreux.

Die Kantonsgrenzbereinigung Bern-Solothurn konnte im Berichtsjahr nicht weitergeführt werden.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1922		
		Nachgef. alte Vermess.-Werke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Aarberg													
31. Dez. 1921	12	10	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	12	11	1	—	—	—	—	5,066. 25	—	5,066. 25	20,703. 40	—	20,703. 40
Aarwangen													
31. Dez. 1921	25	18	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	25	18	2	5	—	—	—	—	—	—	11,156. 35	—	11,156. 35
Bern													
31. Dez. 1921	11	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	11	10	1	—	—	—	—	4,124. 05	—	4,124. 05	53,568. 90	—	53,568. 90
Biel													
31. Dez. 1921	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	2	1	1	—	—	—	—	1,348. 40	—	1,348. 40	17,047. 90	—	17,047. 90
Büren													
31. Dez. 1921	14	11	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	14	11	2	—	1	—	—	1,104. 80	—	1,104. 80	14,783. 05	7,378. —	22,161. 05
Burgdorf													
31. Dez. 1921	24	19	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	24	23	1	—	—	—	—	4,456. 90	—	4,456. 90	23,755. 45	1,045. 65	24,301. 10
Courtelary													
31. Dez. 1921	19	—	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	19	—	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg													
31. Dez. 1921	23	—	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	23	—	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erlach													
31. Dez. 1921	13	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	13	11	2	—	—	—	—	1,186. 15	—	1,186. 15	13,887. 60	—	13,887. 60
Freibergen													
31. Dez. 1921	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fraubrunnen													
31. Dez. 1921	27	25	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	27	26	1	—	—	—	—	1,950. 20	—	1,950. 20	19,815. 85	4,488. 05	24,303. 90
Frutigen													
31. Dez. 1921	7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	7	2	—	—	—	—	5	203. 20	—	203. 20	5,278. 50	—	5,278. 50
Interlaken													
31. Dez. 1921	24	2	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	24	2	—	—	—	—	22	330. 85	—	330. 85	4,800. 85	—	4,800. 85
Konolfingen													
31. Dez. 1921	31	29	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	31	29	1	—	—	1	—	3,354. 40	—	3,354. 40	24,995. 50	—	24,995. 50
Laufen													
31. Dez. 1921	12	1	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	12	1	4	7	—	—	—	3. 60	—	3. 60	256. 85	1,494. 10	1,750. 95

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1922		
		Nachgef. alte Vermess.-Werke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez. 1921	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	11	11	—	—	—	—	—	1,178. 75	—	1,178. 75	11,278. 45	—	11,278. 45
Münster													
31. Dez. 1921	34	—	4	24	1	5	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	34	—	5	23	4	2	—	—	74,261. 55	74,261. 55	—	93,355. 75	93,355. 75
Neuenstadt													
31. Dez. 1921	5	1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	5	1	3	1	—	—	—	—	—	—	1,327. 60	—	1,327. 60
Nidau													
31. Dez. 1921	25	23	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	25	24	1	—	—	—	—	1,855. 90	—	1,855. 90	23,214. 85	—	23,214. 85
Oberhasle													
31. Dez. 1921	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1921	36	—	9	15	10	2	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	36	—	8	15	10	3	—	—	—	—	—	173,367. 55	173,367. 55
Saanen													
31. Dez. 1921	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez. 1921	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	4	2	—	—	1	1	—	351. 30	—	351. 30	3,646. 65	88,056. 05	91,702. 70
Seftigen													
31. Dez. 1921	27	26	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	27	27	—	—	—	—	—	19,244. 80	—	19,244. 80	39,762. 85	—	39,762. 85
Signau													
31. Dez. 1921	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	9	5	—	—	3	1	—	663. 45	—	663. 45	10,912. 40	171,094. 05	182,006. 45
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1921	9	1	—	—	4	1	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	9	1	—	—	4	1	3	641. 60	—	641. 60	3,215. 60	110,005. 60	113 221. 20
Ober-Simmental													
31. Dez. 1921	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1921	27	25	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	27	25	1	—	1	—	—	4,132. 80	—	4,132. 80	44,042. 40	25,700. 25	69,742. 65
Trachselwald													
31. Dez. 1921	10	7	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	10	7	3	—	—	—	—	2,364. 70	—	2,364. 70	13,429. 10	—	13,429. 10
Wangen													
31. Dez. 1921	26	24	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	26	25	1	—	—	—	—	3,243. 50	—	3,243. 50	18,025. 55	—	18,025. 55
Stand													
31. Dez. 1921	497	264	54	104	21	11	43	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1922	497	273	47	101	24	9	43	56,805. 60	74,261. 55	131,067. 15	378,905. 65	675,985. 05	1,054,890.70

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

Die Berichterstattung über das bernische Eisenbahnwesen vermochte in den letzten 3—4 Jahren wenig Erfreuliches zu bringen. Die allgemeine missliche Wirtschaftslage des ganzen Landes äusserte sich naturgemäss in einem starken Verkehrsrückgang auf den meisten Linien. Anderseits gingen die Personalkosten und die Ausgaben für Materialien bis zum Jahre 1922 nicht dermassen zurück, dass ein Ausgleich sich eingestellt hätte. Erst das Berichtsjahr 1922 brachte speziell bei den normalspurigen Bahnen gegenüber 1921 ein etwas erfreulicheres Resultat, das auch die Zukunft weniger düster erscheinen lässt, als dies bisher der Fall war.

Während im Jahre 1921 die Gesamteinnahmen der fünfzehn normalspurigen bernischen Bahnen, ohne die B. L. S., auf deren besondere Verhältnisse wir später zu sprechen kommen werden, Fr. 12,635,000 betrugen, stiegen sie im Jahre 1922 auf Fr. 12,705,000. Das Ergebnis ist somit um Fr. 70,000 günstiger. Die Ausgaben dagegen gingen vom Jahre 1921 mit Fr. 12,043,000 auf Fr. 10,503,000 zurück. Es ergibt sich somit für das Jahr 1922 ein besserer Rechnungsabschluss von Franken 1,610,000. Diese Besserstellung ist, wie die angeführten Zahlen erzeigen, zur Hauptsache auf die Einsparungen in den Betriebsausgaben zurückzuführen, wobei das Sinken des Kohlenpreises einer der wesentlichsten Faktoren sein dürfte.

Bei den schmalspurigen Bahnen dagegen liegen die Verhältnisse eher weniger günstig. Die Betriebseinnahmen der 13 schmalspurigen Bahnen gingen von Fr. 5,920,000 im Jahre 1921 auf Fr. 5,640,000 zurück und sind somit um Fr. 280,000 geringer.

Die Ausgaben reduzierten sich dagegen ebenfalls von Fr. 4,980,000 auf Fr. 4,715,000 somit um Fr. 265,000. Der Einnahmenüberschuss ist demnach für 1922 um zirka Fr. 15,000 geringer. Die Gründe dieser Schlechterstellung liegen grösstenteils im Einnahmenausfall, den diejenigen Bahnunternehmen aufzuweisen hatten, die im wesentlichen vom Fremdenverkehr abhängig sind, wie z. B. die Montreux-Oberland-Bahn und die rechtsufrige Thunerseebahn. Das andauernd schlechte Wetter des Sommers 1922 brachte diesen Unternehmen eine grosse Verkehrseinbusse. Die letztgenannte Bahngesellschaft hatte zudem für 1921 eine Mehreinnahme von Fr. 50,000 zufolge des kantonalen Schützenfestes in Interlaken zu verzeichnen.

Im allgemeinen lässt sich aber auch bei den meisten Schmalspurbahnen eine Besserung der Verkehrsgestaltung erkennen, sofern dieselben nur von den wirtschaftlichen Verhältnissen des Inlandes abhängig sind.

Der Einnahmenüberschuss der normalspurigen und schmalspurigen bernischen Bahnen, ohne die B. L. S., zusammen ergibt pro 1922 eine Summe von *Fr.* **3,125,000** gegenüber einer solchen von Fr. 1,530,000 pro 1921.

Während der Zeit der Abfassung dieses Berichtes liegen bereits die Ergebnisse der ersten Monate des Jahres 1923 vor. Es lässt sich daraus eine allgemeine Besserung der Verhältnisse bei allen Unternehmen erkennen, so dass der Tiefstand vom Jahre 1921 als überwunden betrachtet werden darf, sofern nicht neuerdings infolge der Ruhraktion eine bedeutende Verteuerung der Kohlen eintritt oder andere wirtschaftliche Gründe eine Verschlechterung herbeiführen.

Die vorerwähnten Betriebsergebnisse erzeigen mit aller Deutlichkeit, dass die überall eingesetzten Anstrengungen zur Reduktion der Betriebsausgaben fortgesetzt und verstärkt werden müssen. Aber auch sie allein werden nicht zu einer vollen Gesundung unseres Eisenbahnwesens führen, wenn nicht die Krisis in Handel, Industrie und Landwirtschaft abnimmt und die wirtschaftlichen Verhältnisse besser werden. Der Bahnverkehr wird eben in absolut ausschlaggebender Weise vom Entwicklungsgang der gesamten Volkswirtschaft bestimmt.

Im Berichtsjahr 1922 beanspruchten noch drei bernische Bahnunternehmen die Hilfeleistung gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918, nämlich die Pruntrut-Bonfol-Bahn, die Saignelégier-Glovelier-Bahn und die Biel-Meinisberg-Bahn. Nach demselben werden den Bahngesellschaften durch den Bund in Verbindung mit den Kantonen und den Gemeinden Darlehen, die im Range vor den Obligationen zu stehen kommen, ausgerichtet. Bei insgesamt sechs Bahnunternehmen reichten die Einnahmen nicht aus, um die Ausgaben zu decken. Ausser den vorgenannten sind es die Sensetalbahn, die Langenthal-Melchnau- und die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn. Die Summe der Defizite beträgt bei den drei genannten Normalspurbahnen Fr. 106,500 und bei den drei Schmalspurbahnen Franken 41,600, hiervon wurden von der vorerwähnten Bundeshilfe gedeckt insgesamt Fr. 117,000, während für den Rest von Fr. 31,100 die Gemeinden oder der Staat durch direkte Vorschüsse an die einzelnen Unternehmen aufgekommen sind.

Im Verlaufe des Berichtsjahres gelang es, mit dem Bund über die in den Jahren 1919—1921 elektrifizierten Bahnen Vereinbarungen betreffend die Gewährung von Elektrifikationsdarlehen gemäss dem Bundesbeschluss vom 2. Oktober 1919 abzuschliessen. Danach werden gemeinsam durch den Bund und den Kanton, je hälftig, folgende Darlehen ausgerichtet:

B. L. S. (Spiez-Bönigen)	Fr.	4,570,000
S. E. B..	»	2,270,000
E. Z. B..	»	2,960,000
G. T. B.	»	6,030,000
B. S. B..	»	2,370,000
Total	Fr.	18,200,000

Diese Darlehen sind von den Bahnen mit 4½ % (B. L. S. 5 %) zu verzinsen und mit je 1 % jährlich zu amortisieren. Ausserdem geniessen diese Leistungen des Bundes und des Kantons, einschliesslich aller rückständigen Zinse, von Gesetzes wegen ein Pfandrecht an den Unternehmen, das allen im Zeitpunkt der Darlehensgewährung bereits auf den Unternehmen lastenden Pfandrechten vorgeht.

Die von der betreffenden Landesgegend an die Elektrifikation der verschiedenen Bahnen geleisteten Beiträge von total Fr. 1,548,250 sind auf den Leistungen des Kantons anzurechnen, so dass von seiten des Staates nur Fr. 7,551,750 aufzubringen sind. Der Grosse Rat genehmigte in seiner Sitzung vom 21. November 1922 die erwähnten Vereinbarungen, nachdem sie vorher bereits durch den Bundesrat und die Bundesversammlung in zustimmendem Sinne behandelt worden waren. Mit Rücksicht auf die immer noch sehr hohen Kosten der Elektrifikation, wobei speziell die Aufwendungen für die elektrischen Fahrzeuge ausschlaggebend sind, wird vorderhand von einer Weiterführung des Umbaues Umgang genommen werden müssen, so wünschenswert dieselbe sonst vom Standpunkt der Unabhängigkeit vom Ausland in bezug auf die Kohlenversorgung und der rationellen Ausnutzung unserer Wasserkräfte sein würde.

Wie wir im letzten Verwaltungsbericht bereits angeführt hatten, gelangten die bernisch konzessionierten Automobilgesellschaften an den Grossen Rat mit dem Gesuch um Ausrichtung von Subventionen auch für die Jahre 1920 und 1921. Der Grosse Rat hat dem Begehren in seiner Sitzung vom 5. April 1922 teilweise entsprochen und die Ausrichtung von zu 3 % verzinslichen Vorschüssen an die notleidenden Autogesellschaften bewilligt unter dem Vorbehalt, dass sich die betreffende Landesgegend mit ebenso hohen Beiträgen am Defizit beteiligt. Im Verlaufe des Berichtsjahres wurden für die Jahre 1920 und 1921 vorläufig insgesamt an drei Unternehmen Fr. 17,950 Vorschüsse ausgerichtet. Gleichzeitig wurde die vom Staate verlangte Gebühr für die Benützung der Staatsstrasse erlassen. Es zeigt sich auch bei diesen Unternehmen, dass sich die Verhältnisse bessern, und dass es verschiedenen Gesellschaften allmählich gelingt, sich aus eigener Kraft zu erhalten.

2. Schiffahrtswesen.

Die Schiffahrtskontrolle auf den bernischen Gewässern, wie sie gemäss der eidgenössischen Verordnung vom 19. Dezember 1910 den kantonalen Behörden übertragen ist, wurde im Berichtsjahre, wie bis anhin, von den kantonalen Fischerei- und Schiffahrtsaufsehern unter Aufsicht der kantonalen Eisenbahndirektion durchgeführt. Einzig auf dem Bielersee wirkte in Anbetracht der interkantonalen Verhältnisse für die Kontrolle der Motorboote der interkantonale Inspektor mit. Während die Schiffahrtskontrolle bis zum Jahre 1920 für den Staat Bern mit Verlusten verbunden war, gelang es durch eine rationelle und intensive Handhabung der Kontrolle einen bescheidenen Überschuss zu erzielen. Bei Fr. 8211. 15 Einnahmen betrugen die Ausgaben für die Aufseher etc. Fr. 5716. 75. Der Überschuss beträgt somit Fr. 2,494. 40.

B. Fahrpläne.

Das System des Jahresfahrplanes für die Transportanstalten wurde auch im Berichtsjahr beibehalten. Ein Fahrplanwechsel trat am 1. Juni 1922 in Kraft. Wie bis anhin, wurden die Fahrplanentwürfe auf den Regierungsstatthalterämtern während einer gewissen Frist zur Geltendmachung allfälliger Begehren aufgelegt. Ein Grossteil der eingelangten Wünsche hätte eine Vermehrung der Fahrleistungen zur Folge gehabt, die aber von den schweizerischen Bundesbahnen und im Entscheidungsfalle vom schweizerischen Eisenbahndepartement im Hinblick auf die immer noch sehr prekäre Lage fast aller Bahnunternehmen grösstenteils abgewiesen wurde. Trotzdem wurden von den schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1922 rund 2,3 Millionen Zugskilometer mehr geführt als im Jahre 1921. Die Zahl der beförderten Personen ging dagegen um 0,38 % zurück. Es erzeigt dies mit aller Deutlichkeit, dass in Krisenzeiten durch eine Vermehrung der Zugszahl keine Belebung des Verkehrs erzwungen werden kann, wie dies vielfach angenommen wird.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Im Jahre 1921 wurden ausserordentliche Mengen von Reparationskohlen von Deutschland nach Italien über den Lötschberg geführt. Bei rund Fr. 12,580,000 Einnahmen und Fr. 8,040,000 Ausgaben betrug der Betriebsüberschuss Fr. 4,540,000. Nach beendigter Elektrifikation der Gotthardroute musste leider ein Teil dieser Kohlentransporte an die Bundesbahnen abgetreten werden. Ein Ausgleich durch vermehrte andere Transporte fand nicht statt, so dass das Betriebsergebnis pro 1922 wesentlich ungünstiger ausgefallen ist als das oben angeführte pro 1921. Die Einnahmen sanken im Berichtsjahr auf Fr. 10,110,000, die Ausgaben dagegen stiegen auf Fr. 8,200,000, so dass sich ein Einnahmenüberschuss von nur Fr. 1,910,000 ergibt. Gegenüber dem Jahre 1921 ergibt sich somit ein um Fr. 2,630,000 schlechteres Betriebsergebnis. Eine wirkliche Gesundung der Verkehrsverhältnisse auf der Berner Alpenbahn wird erst eintreten, wenn der internationale Güteraustausch zwischen Nord und Süd wieder grössere Dimensionen annimmt, als dies heute noch der Fall ist. Wann dies der Fall sein wird, lässt sich heute in Anbetracht des immer noch ungelösten Reparationsproblems vielleicht weniger denn je voraussagen.

Das Bundesgericht gewährte im April des Berichtsjahres der Berner Alpenbahngesellschaft eine Nachlassstundung zur Durchführung der finanziellen Sanierung des Unternehmens und genehmigte im Oktober die

Grundlagen für diesen Nachlassvertrag. Die Durchführung des Nachlassvertrages fällt in das Jahr 1923.

Durch den von den Bundesbahnen in Angriff genommenen Bau des neuen Zentralbahnhofes in Thun ist die Lösung der Schiffsanschlussfrage dringend geworden. Das von der Berner Alpenbahngesellschaft aufgestellte Projekt sieht die Erstellung eines zirka 450 m langen und 40 m breiten Kanals von Scherzligen bis zum neuen Bahnhof vor. Das Projekt wurde von der Gemeinde Thun energisch bekämpft; sie hielt an ihrer ursprünglichen Idee, nach welcher der Schiffsanschluss durch Befahren des Aarebassins in Verbindung mit einem zu erstellenden Hafen gesucht werden soll, fest. Die B. L. S. anderseits lehnte das Projekt als zu wenig betriebssicher ab. Auf Wunsch der Gemeinde Thun beauftragte der Regierungsrat alsdann eine aus Fachleuten bestehende Expertenkommission mit der Ausarbeitung eines Gutachtens. Der Expertenbericht, der zu Ende des Berichtsjahres vorlag, stellt das Projekt der B. L. S. als zweckmässigste Lösung in den Vordergrund. Die ungenügende Betriebssicherheit des Thunerprojektes wurde bestätigt. In Anlehnung an die überzeugenden Schlüsse des Gutachtens gab der Regierungsrat in seiner Sitzung vom 22. Dezember 1922 grundsätzlich dem Kanalprojekt unter Vorbehalt von Änderungen, die sich beim eingehenden Studium als zweckdienlich erweisen sollten, und im fernern unter Vorbehalt der Beschaffung der nötigen Geldmittel die Zustimmung. Die Weiterbehandlung der Angelegenheit fällt in das Jahr 1923.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Der Betriebsüberschuss der S. E. B. betrug im Jahre 1922 Fr. 209,000 gegenüber Fr. 178,000 im Vorjahre. Wenn die Verhältnisse sich nicht wieder verschlimmern, dürfte das Unternehmen bald wieder in der Lage sein, auf dem Aktienkapital eine Dividende auszurichten.

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen haben sich die Verhältnisse etwas günstiger gestaltet. Der Einnahmeüberschuss betrug Fr. 116,000 oder rund Fr. 72,000 mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen müssen sich gegenüber den Ausgaben noch bedeutend vermehren, wenn das Unternehmen seinen Verpflichtungen nachkommen soll. Die Gesellschaft ist im Begriffe, eine finanzielle Sanierung durchzuführen.

4. Gürbetalbahn.

Die Betriebseinnahmen vermehrten sich bei diesem Unternehmen von Fr. 1,470,000 im Vorjahr auf Franken 1,604,000 im Jahre 1922. Zudem reduzierten sich die Ausgaben von Fr. 1,353,000 auf Fr. 1,245,000. Der Überschuss beträgt Fr. 359,000 und ist um Fr. 242,000 günstiger als pro 1921. Es ist bei einer normalen Entwicklung der Verhältnisse gute Aussicht vorhanden, dass sich das Unternehmen wieder erholen wird.

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Die B. S. B. weist gegenüber dem Vorjahr ein um zirka Fr. 25,000 schlechteres Betriebsergebnis auf. Bei gleichbleibenden Einnahmen von Fr. 683,000 stiegen die Ausgaben hauptsächlich infolge vermehrter Aufwendungen für den Rollmaterialunterhalt von Fr. 530,000 auf Fr. 555,000. Der Ausgabenüberschuss beträgt Franken 128,000. Auch bei diesem Unternehmen scheint der Tiefstand überwunden zu sein.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Die Einnahmen der B. N. gingen von Fr. 2,359,000 im Jahre 1921 auf Fr. 2,229,000, somit um Fr. 130,000 zurück. Diese Verminderung hat ihren Grund einesteils in der Aufhebung der Ausnahmetarife beim Güterverkehr, die dadurch erzielte Belebung des Verkehrs vermochte den Ausfall nicht zu decken, anderseits in einer verminderten Personenfrequenz beim Fernverkehr. Die bedeutende Entwicklung, die der Vorortsverkehr seit der Einschaltung von speziellen Vorortszügen genommen hat, genügte nicht, um den Ausfall auf den Personeneinnahmen auszugleichen. Trotz den Mindereinnahmen schliesst das Unternehmen mit einem Betriebsüberschuss von Fr. 267,000 ab, indem die Ausgaben von Fr. 2,566,000 im Jahre 1921 auf Fr. 1,962,000 zurückgegangen sind. Die Besserstellung gegenüber dem Vorjahre beträgt somit Fr. 477,000. Sie ist zur Hauptsache auf das Sinken des Kohlenpreises zu Beginn des Berichtsjahres zurückzuführen.

7. Sensetalbahn.

Die Sensetalbahn hat die wirtschaftliche Krisis besonders hart zu spüren bekommen. Die an der Linie gelegenen Industrieetablissemente, wie die bedeutende Fabrik der «Nestlé and Anglo-Swiss condensed Milk Co.», mussten ihren Betrieb ganz einstellen, andere stark reduzieren. Der daherige Ausfall auf den Einnahmen brachte es mit sich, dass die infolge von Lohnerhöhungen und Kohlenverteuerung stark angewachsenen Betriebsausgaben nicht mehr gedeckt werden konnten. Die Defizite betrugen im Jahre 1920 zirka Fr. 8800, im Jahre 1921 zirka Fr. 12,800 und im Berichtsjahre sogar zirka Fr. 19,000. Mit Rücksicht darauf, dass der Staat Bern die ihm gemäss des Subventionsgesetzes zustehenden 10 % Betriebsvorschüsse bereits ausgerichtet hatte und deshalb nicht mehr helfen konnte, sah sich das Unternehmen genötigt, bei den Banken anzuklopfen. Unter Mitwirkung der interessierten Gemeinden, die eine Bürgschaftsverpflichtung mit Zinsengarantien übernahmen, gelang die Aufnahme eines Darlehens im Betrage von Fr. 140,000. Mit einer Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse und speziell nach der in Aussicht stehenden Wiedereröffnung der Fabrik Nestlé, wird sich aber auch dieses Unternehmen aller Voraussicht nach wieder erholen können.

Auf den 1. Oktober 1922 trat die Sensetalbahn aus der Betriebsgemeinschaft mit der B. W. B. aus und ging zum Selbstbetrieb über. Dadurch wird bei eher noch geringern Verwaltungskosten eine intensivere Beaufsichtigung des Betriebes möglich sein.

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Der Betriebsüberschuss dieses Unternehmens stieg im Berichtsjahr um zirka Fr. 73,000 gegenüber 1921 und erreichte eine Summe von Fr. 417,000 bei einer Gesamteinnahme von Fr. 1,900,000.

9. Emmentalbahn.

Das Betriebsergebnis der Emmentalbahn hat sich im Berichtsjahr im Vergleich zu 1921 in erfreulicher Weise besser gestaltet. Die Einnahmen stiegen von Fr. 2,042,000 auf Fr. 2,197,000, während die Ausgaben von Fr. 1,930,000 auf Fr. 1,700,000 zurückgingen. Bei einem Einnahmenüberschuss von Fr. 497,000 ergibt dies eine Besserstellung des Betriebsergebnisses um Franken 385,000 gegenüber dem Vorjahr.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

Auch dieses Unternehmen, das in den Jahren 1919 und 1920 mit Betriebsdefiziten zu kämpfen hatte, erholt sich allmählich wieder. Der Betriebsüberschuss betrug im Jahre 1922 Fr. 115,000 und war um zirka Franken 62,000 grösser als derjenige pro 1921, trotzdem die Einnahmen um rund Fr. 40,000 geringer waren. Die Besserstellung ist auch hier auf das Sinken des Kohlenpreises zurückzuführen. Das Unternehmen steht im Begriffe, eine finanzielle Sanierung durchzuführen. Der Abschluss derselben fällt in das Jahr 1923.

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Die Verbilligung des Brennmaterials hat auch bei diesem Unternehmen die Ausgaben erheblich reduziert. Zudem hat eine Verkehrszunahme stattgefunden. Der Betriebsüberschuss beträgt bei Fr. 758,000 Einnahmen Fr. 142,000 und ist um Fr. 85,000 günstiger als im Vorjahr.

12. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Das Berichtsjahr schliesst bei diesem Unternehmen seit 1917 zum ersten Male wieder mit einem bescheidenen Einnahmenüberschuss ab. Derselbe beträgt bei Fr. 390,000 Einnahmen Fr. 13,000. Die Besserstellung gegenüber dem Vorjahr beträgt rund Fr. 32,000. Ob diese Besserung anhalten wird, ist fraglich. Im Hinblick auf die schon vor dem Kriege aufgetretenen Betriebsdefizite dürfen wir die Hoffnung nicht zu hoch setzen. Das Unternehmen sieht sich genötigt, eine finanzielle Sanierung durchzuführen.

13. Huttwil-Eriswil-Bahn.

Auch bei diesem kleinen Unternehmen haben sich die Verhältnisse gebessert. Während das Jahr 1921 noch ein Betriebsdefizit von Fr. 25,000 verzeigte, ging dasselbe im Berichtsjahr auf Fr. 1000 zurück. Die zweckmässigste Lösung, diesem Unternehmen zu helfen, wäre eine Fusion mit der Langenthal-Huttwil-Bahn-Gesellschaft. Diesbezügliche Verhandlungen haben bereits schon stattgefunden, doch sind sie noch nicht zu einem Abschluss gelangt.

14. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Das Unternehmen ist eines der wenigen, das noch im Genusse der Hilfeleistung gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 steht. Das Defizit betrug im Berichtsjahr Fr. 66,000 gegenüber Fr. 106,000 im Vorjahr bei einer Betriebseinnahme von Franken 185,000. Wenn die Verhältnisse sich hier nicht bald zum Bessern wenden, so wird das Unternehm in eine kritische Lage kommen, da die Bundeshil voraussichtlich demnächst versiegen wird.

15. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Wie wir bereits in der Berichterstattung üb das Jahr 1921 erwähnt haben, musste der Betrieb dies Unternehmens am 1. Januar 1922 eingestellt werde weil die am Unternehmen interessierten Gemeind sich nicht dazu entschliessen konnten, dem Unte nehmen vermehrte Zuschüsse zufliessen zu lassen. M Zustimmung des schweizerischen Eisenbahndepart mentes wurde der Betrieb am 1. April 1922 wieder au genommen. Das für den Rest des Jahres entstande Betriebsdefizit von Fr. 21,000 wurde durch die Bunde hilfe gedeckt. Die Verwaltung wurde angehalten, d grösstmögliche Sparsamkeit in der Durchführung ein vereinfachten Betriebes walten zu lassen. Gleichzeit soll die finanzielle Sanierung des Unternehmens an d Hand genommen werden. Eine Mitwirkung des Staat an der Deckung der Defizitbeträge der nächsten Jah wird nach Aufhören der Bundeshilfe nicht mehr möglic sein, da die dem Staat nach dem Subventionsgese zustehende Ausrichtung von Betriebsvorschüssen, d. 10 % der Baukosten, in frühern Jahren bereits b ansprucht wurde.

b. Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Oberland-Bahn.

Dieses, zum grossen Teil vom Fremdenverkel abhängige Bahnunternehmen, hatte im Sommer 19 stark unter der Ungunst der Witterung gelitten. D Verkehrseinnahmen waren gegenüber dem Vorjahr u rund Fr. 115,000 geringer. Sie betragen im Bericht jahr Fr. 1,827,000. Der Betriebsüberschuss ergibt Fra ken 448,000, was einer Schlechterstellung gegenüb 1921 von zirka Fr. 74,000 gleichkommt. Das vollständi Versagen der Fremdenindustrie während der Krieg zeit hat der Montreux-Oberland-Bahn, die in Vo kriegszeiten ein blühendes Unternehmen war, schwe Opfer auferlegt. Die Gesellschaft sah sich genötig eine finanzielle Sanierung durchzuführen, bei welche Anlass unter anderm das Prioritätsaktienkapital auf 60 und das Stammaktienkapital auf 30 % des Nennwert herabgesetzt wurden. Der Abschluss der Sanierung un die Genehmigung durch den Grossen Rat fällt in d Jahr 1923.

2. Rechtsufrige Thunerseebahn.

Wie wir bereits früher schon erwähnt habe schliesst das Unternehmen um zirka Fr. 53,000 u günstiger ab als pro 1921, indem die Mehreinnahme infolge des kantonalen Schützenfestes in Interlake nicht anderweitig eingebracht werden konnten. B Fr. 478,000 Einnahmen betrugen die Ausgaben Fra ken 385,000 (1921 Fr. 420,000). Der Überschuss i somit Fr. 93,000. Die Ausrichtung einer Aktiendividend wie dies bisher der Fall war, wird für das Berichtsjal nicht stattfinden können, da der Zinsendienst auf de Obligationenkapital und die Einlage in den Erneu rungsfonds zusammen zirka Fr. 107,000 ausmachen.

3. Bern-Worb-Bahn.

Die B. W. B. hat sich, dank dem immer mehr zunehmenden Vorortsverkehr, in den letzten Jahren in erfreulicher Weise entwickelt. Im Berichtsjahr stehen den Einnahmen von Fr. 430,000, Fr. 329,000 Ausgaben gegenüber (Vorjahr Fr. 428,000 und Fr. 346,000). Der Einnahmeüberschuss beträgt somit Fr. 101,000, was einer Besserstellung um Fr. 19,000 gleichkommt.

4. Worblentalbahn.

Bei annähernd gleichbleibenden Einnahmen schliesst das Unternehmen gegenüber 1921 infolge vermehrter Betriebsausgaben mit einem um rund Fr. 33,000 geringeren Betriebsüberschuss ab. Den Einnahmen von Fr. 355,000 stehen Fr. 300,000 Ausgaben gegenüber. Der Betriebsüberschuss beträgt somit noch Fr. 55,000. Die Ausgabenvermehrung ist zur Hauptsache auf vermehrte Stromkosten infolge Erneuerung der Stromlieferungsverträge und auf Aufwendungen für Fahrleitungsrevisionen zurückzuführen. Auch dieses Unternehmen hat regen Anteil am Vorortsverkehr von Bern und wird sich dementsprechend gut entwickeln.

5. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Die im Jahre 1921 zwischen der Solothurn-Bern-Bahn und der Bern-Zollikofen-Bahn auf Veranlassung der Regierung angebahnten Fusionsverhandlungen wurden im Berichtsjahr zu Ende geführt. In den Generalversammlungen vom 22. resp. 27. Mai 1922 genehmigten die Aktionäre der B. Z. B. resp. E. S. B. den auf 1. Januar 1922 rückwirkenden Fusionsvertrag. Derselbe wurde auch vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 21. November 1922 gutgeheissen. Die Betriebsleitung der B. Z. B. ging schon auf den 1. April 1922 von der B. W. B. auf die Solothurn-Bern-Bahn über. Auf Grund der eingereichten Vorlage genehmigte der Grosse Rat ebenfalls in seiner Sitzung vom 27. November 1922 vorläufig das Umbau-Projekt der Strecke Bern-Tierspital bis Tiefenaubrücke, das ein Teilstück der Einführung der Solothurn-Bern-Bahn nach Bern darstellt. Die weitere Behandlung der Vorlage fällt in das Jahr 1923.

Die Betriebseinnahmen des fusionierten Unternehmens betragen Fr. 1,169,000, die Ausgaben Franken 952,000, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 216,000 ergibt, der die Verzinsung des Obligationenanleihens, des Staatsvorschusses sowie die gesetzliche Einlage in den Erneuerungsfonds erlaubt. Das Unternehmen ist auf dem besten Wege einer gedeihlichen Entwicklung.

6. Langenthal-Jura-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen haben sich die Verhältnisse eher wieder gebessert. Bei Fr. 192,000 Einnahmen und Fr. 173,000 Ausgaben (Überschuss Franken 19,000) ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Besserstellung von Fr. 13,000.

7. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Das kleine Unternehmen schliesst auch im laufenden Jahr mit einem Betriebsdefizit ab, das aber immerhin um Fr. 9000 geringer ist als im Vorjahre. Bei Fr. 130,000 Einnahmen und Fr. 139,000 Ausgaben beträgt dasselbe noch Fr. 9000. Mit Rücksicht darauf, dass der Bund bei diesem Unternehmen mangels genügender volkswirtschaftlicher Bedeutung die Hilfeleistung gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 nicht anwenden wollte, mussten die Gemeinden und der Staat Bern mit Vorschüssen helfen. Der Regierungsrat bewilligte dem Unternehmen einen verzinsbaren Vorschuss von Fr. 20,000. Eine annähernd so hohe Summe wurde vorher schon von der Landesgegend aufgebracht.

8. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Die im Industriegebiet von Solothurn andauernde Krisis liess die Verhältnisse bei diesem Unternehmen noch nicht besser werden. Die Einnahmen gingen gegenüber 1921 noch um zirka Fr. 15,000 zurück. Es ergibt sich bei Fr. 205,000 Einnahmen und Fr. 195,000 Ausgaben ein Betriebsüberschuss von Fr. 10,000. Eine Besserstellung um Fr. 3000 gegenüber 1921 ist infolge erheblicher Reduktion der Betriebsausgaben immerhin vorhanden. Der Zinsendienst auf dem Obligationenanleihen musste neuerdings von den Garanten, Staat und Stadt Solothurn und solothurnischen und bernischen Gemeinden getragen werden. Von grosser Bedeutung für das Unternehmen ist der Beschluss der Stadt Solothurn, die Rötibrücke unverzüglich zu bauen, die alsdann dem Unternehmen den direkten Anschluss an den Hauptbahnhof in Solothurn gestatten wird. Das Unternehmen wird daraus zweifellos eine erhebliche Verkehrsvermehrung erfahren.

9. Seeländische Lokalbahnen, Biel-Täuffelen-Ins.

Dieses Unternehmen, das im Vorjahr noch ein Defizit von zirka Fr. 8000 aufzuweisen hatte, verzeichnet pro 1922 wieder einen Betriebsüberschuss von zirka Fr. 14,000, trotzdem die Einnahmen im Berichtsjahr gegenüber 1921 um Fr. 9000 geringer waren. Die Besserstellung ist auf Einsparungen und Vereinfachung im Betrieb zurückzuführen. Es ist Aussicht vorhanden, dass bei einer Besserung der Wirtschaftslage sich auch dieses Unternehmen wieder erholen wird. Hierzu wäre aber vor allem der direkte Anschluss an den neuen Bahnhof in Biel notwendig. Leider zeigen nicht alle Gemeinden das nötige Verständnis für diesen Ausbau, so dass die Finanzierung auf Schwierigkeiten stösst.

Der Regierungsrat bewilligte diesem Unternehmen zur Deckung der Betriebsdefizite einen Vorschuss von Fr. 15,000, nachdem die Gemeinden ebenfalls Fr. 10,000 aufgebracht hatten.

10. Biel-Meinisberg-Bahn.

Der Betrieb dieses wohl siechesten Gliedes der bernischen Dekretsbahnen konnte wiederum nur mit der Hilfeleistung gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 aufrechterhalten werden. Bei Fr. 52,000 Einnahmen beträgt das Defizit Fr. 30,000. Es ist fraglich, ob dem Unternehmen überhaupt noch geholfen werden kann. Eine vom Regierungsrat neuerdings angeordnete Expertise wird über das weitere Vorgehen bei diesem, von Anfang an unglücklichen Unternehmen Wegleitung geben. Vorläufig soll für 1923

der Betrieb auf die Strecke Mett-Meinisberg beschränkt werden.

11. Tramelan-Tavannes-Bahn.

Die Einnahmen dieses Unternehmens gingen im Berichtsjahre neuerdings um zirka Fr. 10,000 zurück, doch konnten auch die Betriebsausgaben um einen ebensolchen Betrag reduziert werden. Bei Fr. 145,000 Einnahmen und Fr. 139,000 Ausgaben ergibt sich noch ein Überschuss von Fr. 6000.

12. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

Das Betriebsdefizit dieses Unternehmens hat sich von Fr. 9000 auf Fr. 2000 reduziert, obschon die Einnahmen auch hier um zirka Fr. 6000 geringer sind als im Vorjahr. Sie betragen pro 1922 Fr. 111,000 bei Fr. 113,000 Ausgaben. Das Betriebsdefizit wird von den Gemeinden gedeckt, die seinerzeit bei der Finanzierung des Unternehmens eine diesbezügliche Garantie übernehmen mussten.

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

Bei Fr. 323,000 Einnahmen und Fr. 322,000 Ausgaben schliesst dieses Unternehmen mit dem bescheidenen Überschuss von *Fr. 1000* ab. Das Ergebnis des Vorjahres war bedeutend ungünstiger, indem bei unwesentlich geringeren Einnahmen noch ein Defizit von zirka Fr. 39,000 vorhanden war. Die Besserstellung beträgt somit zirka *Fr. 40,000*. Sie ist zur Hauptsache zurückzuführen auf die Verbilligung der Brennmaterialien.

D. Projektierte Bahnen.

Der Finanzausweis konnte im Berichtsjahr von keiner im Subventionsgesetz vorgesehenen Linie geleistet werden. Im Bau neuer Strecken wird jedenfalls die grösste Zurückhaltung beobachtet werden müssen.

E. Eisenbahnkonzessionen.

Im Jahre 1922 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilung.

21. Juni	1922:	Kraftwagenkurse Steffisburg-Schwarzenegg-Heimenschwand-Oberdiessbach.
1. August	1922:	Kraftwagenkurs Burgdorf und Umgebung.

b) Konzessionsänderung.

5. April	1922:	Kraftwagenkurs Aarberg und Umgebung, Ausdehnung auf die Strecke Aarberg-Hermrigen-Biel.
25. September	1922:	Trambahn Meiringen-Reichenbach-Aareschlucht.

c) Konzessionsübertragung.

8. Dezember	1922:	Bern-Zollikofen-Bahn, Übertragung auf die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

d) Fristverlängerungen.

11. April	1922:	Schmalspurbahn Ins-Erlach.
18. April	1922:	Elektrische Schmalspurbahn Ormont-dessus-Gstaad.
11. August	1922:	Eisenbahn Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez.
21. November	1922:	Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen.

F. Schiffahrt.

1. Bielersee.

Die Motorboote waren im Berichtsjahr neuerdings der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

Die Ruderschiffe und Segelboote sind vom kantonalen Aufseher untersucht worden.

Motorboote	45	Schiffe
Ruderboote	605	»
Segelschiffe	10	»
Total	660	Schiffe

2. Brienzer- und Thunersee, Aare, Saane, Emme und Privatgewässer mit gewerbsmässiger Schiffahrt.

Brienzersee	233	Schiffe
Thunersee	570	»
Aare, Saane, Emme nebst den kleinen Gewässern	410	»
Total	1272	Schiffe

Der Schiffahrtskredit pro 1922 betrug Fr. 5000.

Einnahmen	Fr.	8211. 15
Ausgaben	»	5716. 75
Überschuss	Fr.	2494. 40

Bern, Mai/Juni 1923.

Der Bau- und Eisenbahn-Direktor des Kantons Bern:

Rudolf von Erlach.

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. Juli 1923.

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

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1922.

№	Name der Bahn	Datum: der Konzession	Datum: des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	Datum: der Betriebseröffnung	Baulänge: ganze Linie	Baulänge: im Kt. Bern	Kapital: Aktien	Kapital: Obligationen inkl. Bundesdarlehen und Staatsvorschüsse	Kapital: Total	Aktienbeteiligung des Staates: Nominell	Aktienbeteiligung des Staates: Buchwert
					km	km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen.										
1	Emmentalbahn	—	—	—	—	—					
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. et 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	19,9	14	3,820,500	3,000,000	6,820,500	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	18,3	18,2	—	—	—	790,000	790,000
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	13,9	13,9	1,200,000	600,000	1,800,000	400,000	400,000
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	24,8	4	1,837,000	500,000	2,337,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. et 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	10,5	10,5	1,000,000	667,000	1,667,000	849,500	799,440
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	33,2	33,2	3,965,500	2,000,000	5,965,500	2,156,500	2,154,750
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	10,3	10,3	1,234,500	939,000	2,173,500	859,000	859,000
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	2,7	2,7					
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	39,6	29,1	6,000,000	7,280,000	13,280,000	3,155,000	3,155,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 / 27. II. 1901	14. VIII. 1901 / 1. XI. 1902	30,9	30,9	2,770,000	939,000	3,709,000	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	23,8	23,8	4,005,000	1,300,000	5,305,000	3,120,000	3,120,000
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	24,3	24,3	1,100,000	339,000	1,439,000	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	11,2	10	1,113,800	418,000	1,531,800	807,200	807,200
12	Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888 / 30. V. 1892	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898 / 23. VII. 1903	25,1	6,6	2,475,000	700,000	3,175,000	215,000	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	17,5	17,5	1,730,000	745,000	2,475,000	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	21,5	8,6	4,826,500	2,500,000	7,326,500	1,185,000	1,185,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil u. Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 / 28. II. 1907	1. VI. 1908	24,4	24,4	2,643,000	675,000	3,318,000	1,768,500	1,768,500
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	23. XII. 1891 / (20. XII. 1890) / (17. VI. 1890)	27. VI. 1906 / (13. III. 1899) / —	15. VII. 1913 / (1. VI. 1893) / 15. V. 1836	102,5	71,7	65,600.000	114,478,500	180,078,500	17,500,000 / 1,980,000 / 4,713,000	17,500,000 / 1,980,000 / 3,648,481
17	Huttwil-Eriswil	5. X. 1911	26. V. 1913	1. IX. 1915	4	4	520,000	—	520,000	195,000	195,000
				Total	458,4	357,7	105,840,800	137,080,500	242,921,300	43,058,700	41,791,632
	II. Schmalspurbahnen.										
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	8,8	8,8	605,000	73,000	678,000	240,000	140,000
	Elektrification	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913							
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26,1	18,7	1,360,000	342,000	1,702,000	352,000	350,200
3	Berne-Worb	23. XII. 1896 / 22. XII. 1906	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	9,8	9,8	751,200	900,000	1,651,200	399,960	358,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	62,2	21,7	10,000,000	8,406,000	18,406,000	2,050,000	2,050,000
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	12,6	12,6				500,000	500,000
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	15,0	12,6	900,000	400,000	1,300,000	715,500	463,500
6	Tramelan-Breuleux-Noirmont	22. XII. 1905	22. III. 1907 / 26. IX. 1921	16. XII. 1913	14	14	1,465,000	—	1,465,000	61,000 / 807,000	61,000 / 807,000
7	Bern-Zollikofen, mit Abzweig. nach Worblaufen	25. VI. 1909	26. IX. 1910	13. VII. 1912	6,9	6,9	660,000	630,000	1,290,000	293,000	293,000
8	Worblentalbahn	6. IV. 1911	18. IX. 1911	25. VIII. 1913	12	12	1,486,750	115,400	1,602,150	880,000	880,000
9	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	7,4	7,4	708,600	60,000	768,600	259,200	259,200
10	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	20. XII. 1907	24. IV. 1912 / 29. V. 1913	— / —	9,6	9,6	?	?	?	4,615	4,615
11	Oberaargau-Seeland	22. XII. 1909	18. XI. 1912	—	44	44	3,881,000	—	3,881,000	35,000	35,000
12	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	20,5	20,5	2,112,500	800,000	2,912,500	1,035,500	1,035,500
13	Solothurn-Bern	22. VI. 1912	21. IV. 1912	10. IV. 1916	28	21,6	2,691,500	2 130,000	4,821,500	1,103,500	1,103,500
14	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	14	8	1,872,000	661,000	2,533,000	402,500	402,500
15	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	11,3	11,3	987,000	300,000	1,287,000	567,500	567,500
16	Steffisburg-Thune-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	26,3	26,3	1,700,000	1,600,000	3,300,000	163,000	162,825
				Total	328,5	265,8	31,180,550	16,417,400	47,597,950	9,869,275	9,473,900
				Gesamttotal	786,9	623,5	137,021,350	153,497,900	290,519,250	52,927,975	51,265,532