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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1919)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Erlach, Rudolf von / Scheurer, K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416921

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1919.

Direktor: Herr Regierungsrat **Rudolf von Erlach.**
Stellvertreter: Herr Regierungsrat **K. Scheurer,** Finanzdirektor.

I. Bauwesen.

A. Allgemeine Verwaltung, Personal.

Als wir den Bericht für 1918 schrieben, hofften wir, dem nächsten Jahre in bezug auf die Entwicklung der Bautätigkeit einen bessern widmen zu können. Diese Erwartung hat sich nicht erfüllt. Wohl ist der „Weltkrieg" im Vorjahr entschieden worden, aber seine Schatten und Nachwirkungen haben sich schwer auf alles wirtschaftliche Leben gelegt. Auch unser Kanton machte und macht noch schwere Krisen durch, die sich im Bauwesen empfindlich geltend machen und schwierige Zustände schaffen. Auf allen Gebieten ist die während des Krieges eingetretene Teuerung stets noch gestiegen und steigt teilweise noch weiter. Arbeitslöhne und Materialpreise haben eine früher nie für möglich gehaltene Höhe erreicht. Gewisse Materialien sind überhaupt schwer erhältlich. Anderseits machten sich stets noch fortwährend Bewegungen für Arbeitszeit-Beschränkungen und Streiks geltend und hemmten die abutätigkeit, so dass bei der grossen Knappheit des Geldmarktes das private Bauwesen sozusagen zum Stillstand kam und vielfach Wohnungsnot entstand (siehe Bericht 1918). Das nötigte Bund, Kanton und Gemeinden zu ausserordentlichen Massnahmen. Arbeitslosenunterstützungen mussten gewährt werden. Das ist aber nur ein ungenügendes und dazu unfruchtbares Abhülfsmittel. Die Hauptsache ist Arbeitsbeschaffung und Arbeitsleistung. Nachdem bereits im Winter 1918/19 Kanton und Gemeinden hier und dort Notarbeiten angeordnet hatten, trat auch der Bundesrat mit zwei wichtigen Beschlüssen vom 23. Mai 1919 in Aktion. Der eine dieser Beschlüsse (modifiziert durch Beschluss vom 15. Juli 1919) sicherte zur Behebung der Arbeitslosigkeit durch verschiedene, sonst nicht subventionierbare Arbeiten, insbesondere Notstandsarbeiten, ausserordentliche Bundesbeiträge zu bis 25 % der Baukosten und allfällige Minderleistungsbeiträge bis zur Höhe der Kantonsbeiträge. Der andere Beschluss bewilligte Bundesunterstützungen zur Förderung der Hochbautätigkeit. Für diese Zwecke bewilligte die Bundesversammlung am 27. Juni 1919 für die ganze Eidgenossenschaft je 20 und 12 Millionen Franken. Gestützt hierauf sowie auf die erlassenen Vollziehungsvorschriften und auf einen grundsätzlichen Beschluss des Grossen Rates vom 26. Mai 1919 beschloss dann der Regierungsrat die Mitbeteiligung des Kantons an dieser Aktion und bestimmte durch Verordnung vom 11. Juli 1919 das bezügliche Verfahren dafür, sowohl

hinsichtlich der Arbeitsbeschaffung als der Förderung der Hochbautätigkeit. Die Behandlung der Gesuche für letztern Zweck wurde der Direktion des Innern, d. h. dem dieser unterstellten, neu errichteten kantonalen Arbeitsamt zugewiesen, diejenige für Notstandsarbeiten denjenigen Direktionen des Regierungsrates, in deren Ressort sie den ordentlichen Arbeitsgebieten nach gehörten. So hatte die Baudirektion neben einigen Hochbauobjekten hauptsächlich Strassen- und Wasserbauten zu behandeln. Die Gesamtzahl dieser Geschäfte betrug 39, mit einer gesamten Voranschlagssumme von Franken 8,233,792. 10. Davon wurden vom Bund 19 Objekte mit zusammen Fr. 881,925 subventioniert. Mehrere davon waren eigene Bauten des Staates, die andern Gemeinde- und Korporationsbauten im Kanton herum, wo sich Arbeitslosigkeit geltend machte. Die Behandlung der übrigen Gesuche und die Abrechnung zieht sich ins neue Jahr hinüber; indessen war die Gesuchstellung für Subventionen bis Ende 1919 befristet.

Über einzelne der grössern Bauten wird noch später in Unterabschnitten des Berichtes die Rede sein. Dank dieser Subventionen konnten eine Anzahl kostspieliger Werke verwirklicht werden, die jetzt sonst nicht gut möglich gewesen wären.

Nebenher ging natürlich die Ausführung der ordentlicherweise beschlossenen und angeordneten Bauten.

Da das ordentliche Baubudget der Baudirektion für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten ohne Verwaltungskosten etc. von 1914 auf 1919 bloss um 2 % (ohne die Reduktion auf den Irrenanstalten 10 %) erhöht wurde, ist es nicht möglich, das gleiche Mass von Arbeiten zu leisten, wie vor dem Kriege, nachdem die Baupreise in der gleichen Zeit teilweise mehr als um das Doppelte gestiegen sind. Deshalb wurden mehrfach Nachkredite notwendig und mussten wie allerdings schon früher für gewisse grössere Objekte Vorschüsse eröffnet werden, (siehe Vorschussrechnung), um den übernommenen Verpflichtungen nachkommen zu können. Die Vorschüsse werden aus den ordentlichen Budgetkrediten sukzessive nachMöglichkeit amortisiert. Die im Budget 1919 vorgesehenen Amortisationen von Fr. 90,000 für Hochbauten, Fr. 75,000 für Strassenbauten, Fr. 40,000 für Strassenunterhalt und Fr. 110,000 für Wasserbauten sind alle erfolgt. Die aus noch nicht liquidierten Kreditbewilligungen vorhandenen Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten finden sich in einer besonderen Übersicht zusammengestellt.

Das Budget der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1919 hat an Ausgaben vorgesehen .	Fr. 2,888,100. —
Die Rechnung schliesst mit . . .	„ 4,333,743. 36
Mehrausgaben somit	Fr. 1,445,643. 36

gleich 50%.

Aus den Rechnungszusammenstellungen der einzelnen Abschnitte ergeben sich die betreffenden Überschreitungen. Zum grossen Teil betreffen sie Besoldungsrubriken, entstanden auf Grund des Besoldungsdekretes vom 15. Januar 1919 und des Regierungsratsbeschlusses vom 14. Juni 1919 betreffend die Reform der Besoldungen der Oberwegmeister, Wegmeister, Schwellenmeister und Bauführer.

Einen wunden Punkt bildet stets der Strassenunterhalt. Hierfür müssen die ordentlichen Kredite erhöht werden; die bisherigen Erhöhungen und der Auto-Steuerkredit genügen nicht. Zu allen Reformen im Strassenwesen gehören eben auch die notwendigen finanziellen Mittel. Zur Verbesserung der Strassen erweist sich immer mehr eine zweckmässige Hartsteinbekiesung mit nachheriger Walzung als nötig. Da die Beschaffung von tauglichem Material stets schwieriger wird, sowohl Ankauf als Fuhr, so musste darauf Bedacht genommen werden, für jede Jahreszeit zu bessern Fuhrmöglichkeiten zu gelangen. Durch Verkauf der eidgenössischen Armeelastwagen an die Kantone zum halben Verkehrswert bot sich Gelegenheit, 13 Wagen zu erwerben, wovon zwei an andere Staatsverwaltungsabteilungen abgegeben wurden. Die übrigen werden zu Schottertransporten sowie für Holzfuhren der Forstdirektion verwendet. Seit Ausbruch der Maul- und Klauenseuche mussten sie leider auch zum Transport von Seuchenfleisch dienen. Die Fahrzeuge sind untergebracht in der staatlichen Reparaturwerkstätte im kant. Zeughaus Bern.

Alle Autos wurden gegen Feuer- und Explosionsgefahr bei der Schweizerischen Mobiliarversicherungs-Gesellschaft versichert. Für die Personenversicherung gegen Unfall wurde durch Kollektiv- und Haftpflichtversicherungsvertrag mit der Unfallversicherungs-Gesellschaft Winterthur gesorgt.

Leider ist in diesem Jahr die Staatswirtschaftskommission auf der Rückfahrt von einer am 30. September 1919 im Belp- und Toffenmoos vorgenommenen Besichtigung der dortigen Meliorationsarbeiten in Belp von einem schweren Automobilunfall betroffen worden, indem eines der 3 Automobile bei der Bahnkreuzung mit dem Bahnzug zusammenstiess und zertrümmert wurde. Die Insassen wurden alle mehr oder weniger schwer verletzt, gelangten aber glücklicherweise wieder alle zur Genesung. Innert den 10 Jahren, während denen die Baudirektion für die verschiedenen Staatsverwaltungen ein bis drei Personen-Autos gehalten hat, war dies der erste ernstliche Autounfall im Staatsbetrieb.

Mit dem 31. März 1919 lief das erste Betriebsjahr der obligatorischen Schweiz. Unfallversicherungsanstalt Luzern ab. Die Abrechnung für die Baudirektion ergab bei einer gesamten Lohnsumme von Fr. 1,503,048. 80 im ganzen eine Prämienleistung an die Anstalt von Fr. 52,727. 15 für Betriebsunfälle, von Fr. 10,056. 45 für Nichtbetriebsunfälle.

Der Prämiensatz von 40 % für die Oberwegmeister, Wegmeister, Schwellenmeister, Bauführer und das übrige Regie-Arbeiterpersonal im Strassen- und Wasserbau war für 1919 auf 26 % reduziert worden. Die uns von der Anstalt im ersten Versicherungsjahr bezahlten Unfallentschädigungen betrugen ohne Arztkosten und Invalidenrenten Fr. 3000. Ganz schwere Unfälle hat es hierunter nicht gegeben.

Der im letzten Verwaltungsbericht angetönte gemeinsame Versuch der Kantone zur Erlangung günstigerer und gleichmässigerer Versicherungsbedingungen ist unternommen worden und es ist nun das Resultat abzuwarten.

Wegen ausserordentlicher Strassenbeanspruchung durch Baumaterialfuhren hat die Baudirektion gegen einen Fuhrunternehmer auf Grund des Strassenpolizei-

gesetzes und der zugehörigen Ausführungsverordnung Strafantrag gestellt und Entschädigung verlangt und nach beiden Richtungen in erster und oberster Instanz grundsätzlich Recht erhalten. Damit ist die Berechtigung zur Heranziehung von Unternehmungen, welche öffentliche Strassen und Wege in aussergewöhnlicher Weise in Anspruch nehmen (§§ 2 der erwähnten Erlasse) durch Richterspruch festgelegt worden.

Veränderungen im Personalbestand der Baudirektion sind mehrere zu verzeichnen. Am 7. März 1919 verstarb J. N. Howald, zuerst Kanzlist, dann Rechnungsführer und zuletzt Archivar der Direktion, ein guter und gewissenhafter Angestellter. Seine ganze Dienstzeit auf der Baudirektion betrug 46 Jahre und auf Bezirksbureaux in Wangen, Aarwangen und Bern 10 Jahre. Am 12. Oktober 1919 verschied nach längerer Krankheit Chr. Schiffmann, Sekretär des Wasserrechtsamtes seit dessen Einführung und am 2. Dezember 1919 nach kurzer Krankheit Arnold Zollikofer in Biel, seit April 1913 Oberingenieur des III. Kreises (Jura-Seeland). Er gab sich während der verhältnismässig kurzen Amtszeit viel Mühe um den Strassen- und Wasserbaudienst in seinem Kreise, wobei er während der Grenzbesetzung mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Die interimistische Verwaltung seines Amtes wurde zum Teil dem frühern Bezirksingenieur V, Ingenieur Anderfuhren, zum Teil dem bisherigen Adjunkten, Ingenieur Peter in Delsberg übertragen. Mit der definitiven Wiederbesetzung der Stelle soll eine Reorganisation der Ingenieur-Kreise verbunden werden, indem sich die bisherigen Dreierkreise als zu gross erwiesen haben.

Der bisherige Abteilungschef der Eisenbahnverwaltung, Ingenieur Peter in Bern, ist zum Chef der neuen Abteilung Jura-Gewässerkorrektion gewählt worden, mit der Aufgabe, die notwendigen Studien für eine Verbesserung dieser Korrektion im Sinne gleichmässigerer Wasserstände und zweckmässigerer Regulierung der Seeabflüsse auch für die Wasserkraftausnützung, durchzuführen.

Als Abteilungschef der Eisenbahnabteilung wurde gewählt Ingenieur Braun.

Amtsschwellenmeister L. Wampfler in Zweisimmen ist infolge hohen Alters und Krankheit nach 59 Jahren treuer und gewissenhafter Dienstzeit beim Staat zurückgetreten. Desgleichen 17 Wegmeister aus gleichen Gründen.

Der Stand des Strassen- und Wasserbaupersonals ist folgender: Oberwegmeister 21, Wegmeister 559, Bauführer und Schwellenmeister 9, Schleusenmeister und Aufseher 5, Pegelaufseher 31.

B. Gesetzgebung.

Ausser der schon oben erwähnten Verordnung des Regierungsrates vom 11. Juli 1919 betreffend Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ist nur zu verzeichnen die Revision der Verordnung vom 20. Juni 1884 betreffend die Klassifikation der Gewässer in öffentliche und in unter öffentliche Aufsicht gestellte Privatgewässer, vom 21. November 1919. Die zweite Klasse hat dabei eine bedeutende Erweiterung erfahren.

C. Hochbau.

1. Neu- und Umbauten des Staates.

a. Ausgaben für Amts-, Pfrund- und Wirtschaftsgebäude, Unterrichts-, Erziehungs-, Militär- und Strafanstalten, Frauenspital, technische, land- und milchwirtschaftliche Schulen (Budget X D 1: Fr. 210,000).

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1919		Gesamtkosten bis Ende 1919		Stand der Arbeiten und der Abrechnungen
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht, Besoldungen	—	—	67,067	55			
2. Bern Kanton, verschiedene Gebäude, versch. Arbeiten	39,158	85	21,859	45	72,585	05	
3. Bern Postgasse 72, 70 und 68, elektr. Lichtinstallation	10,817	20	1,880	80	10,800	35	Erledigt.
4. Bern Tierspital, „ „	10,000	—	1,100	50	9,983	15	„
5. Bern Bakteriologisches Institut, „ „	2,542	—	218	10	2,184	25	„
6. Bern Kirchgasse 1, „ „	948	50	128	90	948	50	„
7. Bern Kantonales Zeughaus, „ „	14,000	—	13,760	75	13,870	35	„
8. Bern Pavillon Nydeckbrücke, „ „	1,000	—	91	90	999	55	„
9. Bern Stiftgebäude, „ „	16,287	80	3,266	75	15,667	85	„
10. Bern Kramgasse 24, „ „	6,530	—	780	80	5,973	50	„
11. Bern Alte Kavalleriekaserne, „ „	7,340	—	819	60	7,210	95	„
12. Bern Pathologisches Institut, „ „	1,500	—	200	40	1,500	—	„
13. Münsingen-Schwand, Haushaltungsschule, Neueinrichtungen	15,000	—	3,747	55	14,985	85	„
14. Bern Postgasse 68, Dachstockausbau	14,100	—	11,385	45	13,801	50	Abrechnung 1920.
15. Thun Lehrerinnenseminar, prov. Unterbringung	18,000	—	10,374	25	11,039	85	Erledigt.
16. Bern Rathaus, Heizanlage	74,576	—	40,527	60	73,309	75	Erledigung 1920.
17. Seeberg Pfrund, neues Waschhaus	4,500	—	197	25	4,500	—	Erledigt.
18. Kehrsatz Anstalt, Remisenaufbau	20,700	—	17,209	90	17,209	90	In Ausführung.
19. Bern Chemiegebäude, neuer Heizkessel	19,103	65	4,049	80	18,953	45	Erledigt.
20. Bern Physiologisches Institut, Heizkessel	15,000	—	7,046	80	13,185	35	„
21. Tavannes Zeughaus, Verbesserungen	5,000	—	1,126	05	4,993	40	„
22. Pieterlen Pfarrhaus, Neueinrichtungen	4,000	—	755	90	3,255	90	Abrechnung 1920.
23. Münchenbuchsee Anstalt, Badweiheranlage	10,000	—	482	90	9,982	90	Erledigt.
24. Münchenbuchsee Anstalt, Werkstattgebäude	8,880	—	4,931	60	8,863	60	„
25. Interlaken Schloss, Lichtinstallation	1,300	—	818	95	1,246	90	„
26. Erlach Anstalt, Tröckneanlage	3,000	—	480	—	2,980	—	„
27. Laupen Schloss, Dachstockausbau	13,000	—	880	30	12,493	40	Abrechnung 1920.
28. Bern Amthaus u. Gefängnis, elektrische Lichtinstallation	17,916	40	2,340	75	17,875	50	Erledigt.
29. Bern Junkerngasse 63, elektrische Lichtinstallation	2,875	85	2,050	70	2,050	70	In Arbeit.
30. Bern Frauenspital, Torfschuppen	7,531	95	7,531	95	7,531	95	Erledigt.
31. Bern Chemiegebäude, elektrische Lichtinstallation	16,000	—	1,262	55	14,440	75	Restzahlung 1920.
32. Bern Kantonales Zeughaus, neuer Abort	9,000	—	239	75	8,687	70	Erledigt.
33. Bern Kaserne, Kantine, neuer Kochherd	11,722	70	2,410	70	11,722	70	„
34. Köniz Schloss, neuer Abort der Blindenanstalt	4,950	—	4,950	—	4,950	—	„
35. Saanen Gefängnis, Brandschaden	10,000	—	10,000	—	10,000	—	„
36. Bellelay Hotel Bären, Instandstellung	27,000	—	24,235	30	24,235	30	In Arbeit.
37. Bern Postgasse 68, Renovierung im 1. Stock	5,250	—	5,375	—	5,250	—	Erledigt.
38. Thun Schloss, elektrische Lichtinstallation	2,300	—	+ 155	50	1,713	25	Restzahlung 1920.
39. Burgdorf Technikum, Heizkörper	2,800	—	311	—	2,800	—	Erledigt.
40. Bern Pharmazeutisches Institut, Entlüftungsanlage	2,650	—	2,303	80	2,303	80	„
41. Fraubrunnen Schloss, Kanalisation	2,600	—	2,235	10	2,235	10	Restzahlung 1920.
42. Bern Kramgasse 21, Projektstudien	3,000	—	3,000	—	3,000	—	Erledigt.
43. Bern Physiologisches Institut, elektrische Lichtinstallation	6,294	05	2,034	60	6,294	05	„
44. Bern Hochschulgebäude, elektrische Lichtinstallation	1,440	—	+ 660	—	1,440	—	„
45. Bern Weissenbühl, Salzmagazin, Neubedachung	57,000	—	30,971	45	30,971	45	Zahlung 1920.
46. Burgdorf Schloss, elektrische Lichtinstallation	6,200	—	6,104	35	6,104	35	Abrechnung 1920.
47. Bern Junkerngasse 63/Kirchgasse 1, Einrichtung für Steuerverwaltung	6,600	—	4,538	70	4,538	70	In Arbeit.
48. Burgdorf Technikum, elektrisches Licht, Lattengestelle	3,100	—	2,676	10	2,676	10	„
49. Bern Rathaus, Telephon	3,300	—	3,274	10	3,274	10	Erledigt.
50. Kirchenthurnen Pfarrhaus, Umbau	7,500	—	3,825	—	3,825	—	In Arbeit.
51. Bern Staatskanzlei, Waschküche	2,200	—	1,385	90	1,385	90	Restzahlung 1920.
52. Brüttelen Anstalt, neues Wasserreservoir	3,300	—	125	90	3,296	10	Erledigt.
53. Bern Anatomie, elektrische Lichtinstallation	11,388	75	1,726	60	11,388	75	„
54. Interlaken Schloss, Holzhaus und Waschküche	10,000	—	5,000	—	5,000	—	Abrechnung 1920.
55. Pruntrut Seminar, Herstellungsarbeiten	10,000	—	5,000	—	5,000	—	In Arbeit.
56. Biel Amthaus, elektrische Lichtinstallation	3,451	65	284	—	3,301	70	Restzahlung 1920.
57 Rütti landwirtschaftliche Schule, Heizanlage	9,800	—	+ 226	80	—	—	„
58. Büren Schlosskeller, Herstellungsarbeiten	4,000	—	224	85	224	85	„
59. Pruntrut Kantonsschule, botanischer Garten, Verbesserungen	34,000	—	445	—	31,738	35	Neue Vorlage.
Total	641,485	35	350,000	75	546,781	40	

Der Budgetkredit von Fr. 210,000 wurde somit um Fr. 140,000.75 überschritten, wozu der Regierungsrat mit Beschluss vom 27. Sept. 1919 unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Rat die Baudirektion ermächtigte. — Von den bewilligten Krediten von Fr. 641,485.35 sind noch Fr. 94,703.95 unverbraucht. — Die + bedeuten Einnahmen.

b. Amortisationen von auf Vorschussrechnung ausgeführten Hochbauten gemäss Budget X D 2: Fr. 90,000.

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Gesamtkosten bis Ende 1919		Amortisationsrestanz auf 1. Januar 1919		Amortisation 1919		
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
1. Münsingen Landwirtschaftliche Schule Schwand, Neubauten	588,968	10	589,014	27	50,000	—	50,000	—	
2. Bern Obergerichtsgebäude, Erweiterungsbau	185,129	—	185,101	35	40,102	—	40,102	—	
Total	774,097	10	774,115	62	90,102	—	90,102	—	
Damit sind diese Vorschüsse erledigt.									

c. Irrenanstalten, Bauten auf Rechnung des Irrenfonds (Budget X D 3: Fr. 100,000).

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1919		Gesamtkosten bis Ende 1919		Stand der Arbeiten und der Abrechnungen
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
1. Besoldung des Bauführers etc.	—	—	9,975	85	—	—	
2. Alle 3 Anstalten, Unterwindgebläse	25,800	—	2,462	75	24,541	75	Abrechnung 1920.
3. Waldau, Kanalisation	290,000	—	+ 146	90	286,787	05	
4. Waldau, Küche für fünften Arzt	3,500	—	3,499	10	3,499	10	Erledigt.
5. Waldau, Badelauben	2,100	—	2,098	40	2,098	40	Erledigt.
6. Waldau, Haustelephon	3,500	—	3,497	—	3,497	—	Erledigt.
7. Waldau, Abort an Gemüseküche	4,300	—	1,500	—	1,500	—	In Arbeit.
8. Waldau, elektrische Lichtanlage	18,000	—	7,090	—	7,090	—	In Arbeit.
9. Waldau, Rothausgut, elektrisches Licht	4,500	—	639	20	4,497	30	Erledigt.
10. Waldau, Kraftzuleitung zum Holz- und Kohlenschopf	4,600	—	995	10	995	10	In Arbeit.
11. Münsingen, elektrische Koch- und Heizanlage	10,000	—	+ 54	—	9,823	40	Abrechnung 1920.
12. Münsingen, Zellenheizung VII, Umbau	44,000	—	6,627	15	43,972	15	Erledigt.
13. Münsingen, Brennmaterialschopf	8,000	—	636	55	7,993	15	Erledigt.
14. Münsingen, Zimmeröfen	19,400	—	17,917	90	17,917	90	In Arbeit.
15. Bellelay, Umbau der Badeanlagen	63,000	—	52,858	65	52,858	65	In Arbeit.
16. Bellelay Klosterkirche, Sicherungsarbeiten	25,000	—	20,400	—	20,400	—	In Arbeit.
Total	525,700	—	129,996	75	487,470	95	

Der Budgetkredit wurde somit um Fr. 130,197.65 überschritten, wozu der Regierungsrat mit Beschluss vom 18. November unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates die Ermächtigung erteilte. Auf Rechnung der bewilligten Kredite von Fr. 525,700 verbleibt noch eine Restanz von Fr. 38,229.05. Die + bedeuten Einnahmen.

d. Auf Vorschussrechnung wurden folgende Hochbauarbeiten ausgeführt und bezahlt:

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1919		Gesamtkosten bis Ende 1919		Stand der Arbeiten und der Abrechnungen
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
A. i. 1. Waldau Irrenanstalt, Schweineställe, Koch- und Heizanlage	14,227	05	2,335	65	14,227	05	Erledigt.
A. i. 2. Waldau Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Unterhalt	4,575	—	1,514	80	4,571	15	Von Sanitätsdirektion zurückvergütet.
A. i. 3. Waldau Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Dacharbeiten	5,300	—	9,662	25	9,662	25	Wird aus Betriebsrechnung d. Anstalt vergütet.
A. i. 4. Münsingen Haushaltungsschule, Möblierung	8,920	—	923	65	8,317	30	Von Landwirtschaftsdirektion zurückerhalten.
A. i. 5. Münsingen Irrenanstalt, Ökonomie, elektrische Kochanlage	5,555	25	5,555	25	5,555	25	Wird von Sanitätsdirektion
A. i. 6. Münsingen Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Verbesserungen	10,445	—	10,441	35	10,441	35	zurückbezahlt.
A. i. 7. Bellelay Irrenanstalt, Torfausbeutung, Betrieb	15,000	—	49,184	70	72,068	10	Einnahmenüberschuss v. Fr. 17,151.30 auf Art. 8 übertrag.
			+89,219	40			Einnahmen.
A. i. 8. Bellelay Irrenanstalt, Torfausbeutung, Einrichtungen	45,000	—	1,152	45	45,018	65	Amortisation aus Art. 7.
A. i. 9. Torfabgabe an Staatspersonal	—	—	—	—	30,494	75	Amortisation 1920.
A. i. 10. Bern Chirurgische Poliklinik, Erweiterung	21,800	—	14,477	80	19,698	90	Von Unterrichtsdirektion zurückvergütet.
A. i. 11. Bern Obergerichtsgebäude, Erweiterung	185,000	—	27	—	185,101	45	Erledigt.
A. i. 12. Bern Frauenspital, Erweiterung	500,000	—	213,936	60	213,936	60	
A. i. 13. Heimeneggbann Forst- und Bauernhaus	46,000	—	30,030	15	30,530	15	Wird von Forstdirektion zurückbezahlt.
A. i. 14. St. Johannsen Strafanstalt, Brandschadenherstellung	70,000	—	50,674	35	50,674	35	Fr. 10,000 vom Anstaltsbaufonds.
			+61,032	50			Einnahme Brandentschädigung.
A. i. 15. St. Johannsen Strafanstalt, neuer Zellenbau	260,000	—	91,702	40	91,702	40	Wird aus Betriebsrechnung d. Anstalt zurückvergütet.
A. i. 16. Rütti Molkereischule, Käsereiumbau	25,500	—	21,080	40	21,080	40	Wird a. Betriebsrechnung d. Molkereischule zurückvergütet.
A. i. 17. Rütti Landwirtschaftliche Schule, Blitzableiter	850	—	796	75	796	75	Wird aus Betriebsrechnung d. Anstalt zurückvergütet.
A. i. 18. Biel Technikum, Erweiterung, Vorstudien	600	—	575	—	575	—	Erledigt.
Total	1,226,772	30	504,070	85	814,451	85	

+ = Einnahmen.

Wie aus vorstehenden Zusammenstellungen ersichtlich ist, sind auch im Jahr 1919 viele elektrische Lichtinstallationen gemacht worden; an verschiedenen Orten auf dem Land auch Koch- und Heizeinrichtungen. Die Zunahme dieser Verwendung der Elektrizität ist vorauszusehen, wenn die Kraftpreise es gestatten. Der Kohlenmangel und die Notwendigkeit der Verwendung anderer Brennmaterialien, namentlich Torf, führte zur Erstellung geeigneter Aufbewahrungsräume (Schuppen) sowie zur Anbringung sogenannter Unterwindgebläse bei Zentralheizungen, wodurch der Gebrauch von Torf bedeutend erleichtert wird. In Münsingen wurden extra Zimmeröfen erstellt.

Von den grössern Bauten war der Aufbau des Salzmagazins im Weissenbühl, um es für grössere Lagerungen dienlich zu machen, notwendig. In der Kantonsschule Pruntrut wurden seit Jahren verschiedene bauliche Verbesserungen ausgeführt und werden noch weitere verlangt; die schon früher vorgesehene Herstellung des botanischen Gartens konnte erst 1919 ausgeführt werden. Der auf Fr. 70,000 veranschlagte Wiederaufbau der am 24. Januar 1919 abgebrannten Teile von Anstaltsgebäuden von St. Johannsen aus der Brandversicherungsentschädigung von Fr. 60,050 und Fr. 10,000 aus dem Baufonds der Anstalt ist in der Hauptsache fertig geworden.

Der vom Grossen Rat am 29. April beschlossene neue 3stöckige Zellenbau für St. Johannsen, wofür die auf Fr. 260,000 veranschlagten Kosten von der Anstalt aus ihrer Betriebsrechnung zu bestreiten sind, wurde im Rohbau fertig und dürfte im Winter 1920/21 vollendet werden. Dieser Bau bildet zwar bloss einen Teil der ganzen projektierten Erweiterung. Er soll 66 Gefangenen- und 6 Wärterzellen enthalten.

Für die längst nötig gewesene Erweiterung des kantonalen Frauenspitals in Bern bewilligte der Grosse Rat am 18. März einen Kredit von Fr. 500,000 auf Vorschussrechnung. Es handelt sich hierbei vorläufig um einen Flügelanbau längs der Schanzenstrasse mit Wäschereieinrichtungen, Zentralheizung und Küche an der Schanzeneckstrasse. Der Rohbau ist unter Dach und die komplizierte innere Einrichtung in Ausführung.

Die Mädchenerziehungsanstalt Brüttelen bedarf auch dringend baulicher Änderungen. Für die dringendsten wurde vom Grossen Rat am 29. September vorläufig ein Kredit von Fr. 20,000 bewilligt und im übrigen beschlossen, die gesamten Verhältnisse nochmals auf die Frage, ob Verlegung der Anstalt auf das Moos gegen Müntschemier oder bessere Ausgestaltung der gegenwärtigen Anlage, gründlich untersuchen zu lassen.

Das bereinigte Erweiterungsprojekt für das Technikum Biel ist fertig zur Vorlage an die Oberbehörden; dagegen sind die Finanzierungsverhandlungen noch nicht zum Abschluss gekommen.

Die im Jahr 1919 auf Budgetkredit XD 1 bewilligten Einzelkredite betrugen zusammen Fr. 255,245.70. Die Rubrik bleibt auf 1. Januar 1920 noch belastet mit Fr. 161,300. Auf Budgetkredit XD 3, Irrenanstalten, wurden Fr. 197,000 bewilligt; er bleibt auf 1. Januar 1920 belastet mit Fr. 72,427.05.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

(Budgetkredit C: Fr. 343,000.)

Budgetrubriken	Budgetkredite		Reinausgaben		Bemerkungen
X C	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
1. Amtsgebäude	230,000	—	254,998	60	Nachkredit Fr. 25,000
2. Pfrundgebäude	80,000	—	119,999	95	„ „ 40,000
3. Kirchengebäude	7,000	—	578	05	
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	6,525	50	„ „ 5,685
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	24,928	10	
Total	343,000	—	407,030	20	

Überschreitung Fr. 64,030.20; bewilligte Nachkredite Fr. 70,685.

Die Kredite 1 und 2 müssen als ungenügend bezeichnet werden. Abgesehen von den Preissteigerungen handelt es sich um den Unterhalt einer sehr grossen, seit Jahrzehnten stets vermehrten Zahl von Staatsgebäuden. Davon sind viele schon sehr alt, im allgemeinen alle einer starken Benützung unterworfen. Erhebliche Summen mussten in den letzten Jahren für durchgreifende Reparaturen an einzelnen Gebäuden verausgabt werden. Richtige Wasserversorgungen erweisen sich je länger desto mehr als notwendig. Im Berichtsjahr machte sich die allgemeine Trockenheit für viele Brunnen geltend.

Für die Zentralheizungen besteht noch die vor Jahren eingeführte Heizkontrolle durch die Firma

Calor & Frigor, die während den schwierigen Zeiten des Mangels an Steinkohlen doppelt angezeigt erscheint.

Verpflichtungen für das nächste Jahr bestehen auf Rubrik XC1 für Fr. 64,700 und für XC2 Fr. 26,140.

3. Schulhäuser und Anstalten von Gemeinden und Korporationen.

Für 31 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.

4. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

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

Bern, Alignementsplan Finkenhubel.
Brügg, Alignementsplan, Abänderung.
Laupen, Alignementsplan, Abänderung.
Münchenbuchsee, Alignementspläne für den Dorfbezirk.
Bern, Alignementsplan Altenbergstrasse - Rabbenthalstrasse - Uferweg.
Ittigen, Alignementsplan Blatt I; Abänderung.
Sutz-Lattrigen, Wasserversorgungsreglement.
Wabern, Alignementsplan für das Eichholzquartier.
Kirchberg, Kanalisationsreglement.
Laupen, Alignementsplan, Abänderung.
Kirchberg, Alignementsplan.
Zollikofen, Baureglement, Abänderung.
Burgdorf, Alignementsplan Gsteig.
Oberburg, Alignementsplan für das Dorfgebiet.
Hilterfingen, Baureglement, Genehmigung.
Biel, Alignementsplan im Fuchsenried, Abänderung.
Bern, Laupenstrasse, Alignementsplan, Abänderung.
Köniz, Regulativ über die Wasserversorgung.

Einzelne dieser Erlasse sind infolge einer grössern örtlichen Bautätigkeit auf die ausserordentlichen Subventionsbeschlüsse von Bund und Kanton hin erfolgt.

5. Hochbaupolizei.

9 Baupolizeigeschäfte sind nach §§ 11 und 12 des Baudekrets vom 13 März 1900 von der Baudirektion, 16 auf ihren Bericht und Antrag gemäss §§ 13 und 14 vom Regierungsrat oberinstanzlich behandelt worden. Gleichwie ad 4 hat sich auch hier wieder eine Vermehrung der Geschäfte eingestellt.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1919		Gesamtkosten bis Ende 1919		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
F. 1. Budgetkredit Fr. 185,000.								
a. Staatsstrassen.								
Aarebrücke Wangen, Umbau	[1]) 34,700	—	22,950	—	22,950	—	11,750	—
Asuel-Les Malettes, Stützmauer	7,500	—	5,373	60	7,373	60	—	—
Bern-Bolligen, Trottoiranlage Bolligen	4,480	—	4,480	—	4,480	—	—	—
Lauterbrunnen, Korrektion im Dorf	29,400	—	9,776	90	29,143	45	256	55
Nidau-Safnern, Korrektion in Madretsch	6,000	—	2,055	75	4,755	75	1,188	55
Lengnau, neue Stationsstrasse	23,300	—	497	45	22,005	39	—	—
Sonceboz-Tavannes, Korrektion, Nordrampe	28,700	—	143	—	17,953	85	—	—
Sonceboz-Tavannes, Korrektion, Südrampe	4,229	65	2,674	85	4,676	70	—	—
Schwarzenegg, Korrektion Kreuzweg-Schwarzenegg	945	—	945	—	945	—	—	—
Schönbühl-Kirchberg, Korrektion Hindelbank	4,880	—	232	10	4,807	40	—	—
Nidau-Safnern, Korrektion in Madretsch	4,300	—	4,114	25	4,300	—	—	—
Cornol-les Rangiers, Korrektion Chêtelat	—	—	500	—	500	—	—	—
Meiringen, Neubelag Balm- und Willigenbrücken	17,350	—	17,139	55	17,139	55	—	—
Erlach-St. Johannsen, Korrektion	26,000	—	511	95	19,679	95	6,320	05
Aarberg-Täuffelen, Korrektion Täuffelen	6,500	—	1,784	70	6,000	—	500	—
Münster-Tavannes, Korrektion Münster	2,300	—	110	—	1,131	55	1,168	45
Frutigen-Adelboden, Korrektion	150,000	—	80,422	70	80,422	70	69,577	30
Münster-Delsberg, Trottoiranlage Delsberg	1,200	—	1,200	—	1,200	—	—	—
Madretsch-Brügg, Korrektion Madretsch	1,700	—	1,700	—	1,700	—	—	—
Saignelégier-les Bois, Verbreiterung Saignelégier	1,200	—	1,058	50	1,058	50	—	—
Saanen-Gstaad, Korrektion in Gstaad	—	—	96	75	96	75	—	—
Murgenthal, Umbau der Murgbrücke	4,500	—	3,794	25	3,794	25	705	75
Riggisberg, Neubau der Schwarzwasserbrücke	[2]) 23,800	—	359	10	16,341	75	—	—
Ramsei, Umbau der Gumpersmühlebrücke	15,000	—	3,390	—	3,390	—	11,610	—
Verschiedene Objekte und Notstandsbauten	896,520	—	—	—	—	—	825,166	65
Total	1,294,504	65	165,310	40	271,846	14	928,243	30
b. Strassen IV. Klasse.								
Montfavergier-St. Brais, Neubau	10,000	—	100	10	4,100	10	5,899	90
Trub-Twärengraben, Neubau	10,000	—	826	60	10,000	—	—	—
Berken-Herzogenbuchsee, Korrektion Berken	8,200	—	8,190	—	8,190	—	—	—
Sigriswil-Wyler, Korrektion	900	—	900	—	900	—	—	—
Delsberg, Trottoiranlage über die Sorne-Brücke	2,300	—	2,000	—	2,000	—	300	—
Thun Kuhbrücke, Asphaltbelag	1,500	—	1,500	—	1,500	—	—	—
Interlaken Turnhallenstrasse, Neubau	11,342	—	6,100	—	6,100	—	—	—
Total	44,242	—	19,616	70	32,790	10	6,199	90
F. 2. Vorschussamortisationen.								
Halenbrücke und Zufahrten, Neubau	455,300	—	50,000	—	375,760	75	—	—
Bern Kirchenfeldbrücke, Verstärkung	240,000	—	25,000	—	160,000	—	—	—
Total	695,300	—	75,000	—	535,760	75	—	—
c. Notstandsbauten im Strassenbau auf Rechnung des am 17. Mai 1915 vom Grossen Rat bewilligten Spezialkredites von Fr. 400,000.								
Beatenberg, Korrektion Regina-Boden	8,400	—	—	—	8,230	—	—	—
Lyss-Limpachthal IV. Klasse, Korrektion	16,500	—	—	—	16,010	40	—	—
Nidau-Safnern, Korrektion in Madretsch	4,300	—	—	—	4,114	25	—	—
Total	29,200	—	—	—	28,354	65	—	—
d. Strassenarbeiten aus dem Automobilsteuerertrag.								
Thun-Oberhofen, Erneuerung der Teerung	5,800	—	4,745	15	4,745	15	—	—
Frauenkappelen-Bibern, Walzungen	10,000	—	9,583	10	9,583	10	—	—
Burgdorf-Gomerkinden, Walzungen	10,000	—	102	45	4,945	—	—	—
Total	25,800	—	14,430	70	19,273	25	—	—

[1]) Voranschlag Fr. 60,000; Fr. 25,300 wurden auf Kredit X E 3 bewilligt.
[2]) Fr. 7250 auf Kredit X E 3 bewilligt.

Zu vorstehenden Zusammenstellungen ist folgendes zu erwähnen:

Der Budgetkredit XF1 wurde bis auf Fr. 7290 aufgebraucht. Eines der grössten Bauobjekte bildete die provisorische Verstärkung der *hölzernen Aarbrücke zu Wangen*. Letztere wurde 1708 erbaut, später mehrmals repariert und umgebaut. Die heutige Verstärkung soll sie wieder für einige Zeit haltbar machen, bis ein Neubau auch aus verkehrspolitischen Gründen nötig wird. Die Kosten der jetzigen Arbeiten werden Fr. 60,000 betragen, während ein Neubau mehr als Fr. 500,000 kosten würde. Die Korrektion der *Dorfstrasse in Lauterbrunnen* ist fertig. Bei der Korrektion der *Südrampe der Sonceboz-Tavannes-Strasse* handelte es sich bisher bloss um die nötigen Vorarbeiten. Bei den hohen Baukosten dieses schwierigen Unternehmens erscheint die Ausführung für lange Zeit in Frage gestellt. Ein grosses Werk ist die notwendige Verbreiterung der *Frutigen-Adelboden-Strasse* auf 5 m Breite. Auf Grund einer ersten allgemeinen Berechnung der Kosten von Fr. 700,000 bewilligte der Grosse Rat am 26. Mai 1919 vorläufig einen Kredit von Fr. 150,000 zur Inangriffnahme der dringlichsten Arbeiten und der Bundesrat am 7. August 1919 gestützt auf seinen Beschluss vom 23. Mai 1919 betreffend Arbeiten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit einen ausserordentlichen Bundesbeitrag von Fr. 175,000. Die Bauarbeiten wurden dann energisch begonnen und bis heute ununterbrochen fortgeführt. Gleichzeitig wurden auch die definitiven Projektarbeiten gemacht, so dass im Frühjahr 1920 dem Grossen Rat die verlangte neue Kreditvorlage unterbreitet werden kann. Ferner wurden entsprechende Verkehrsvorschriften zum Schutz der Strasse aufgestellt und in Wirksamkeit gesetzt. Für die sehr notwendige Korrektion der *Unterseen-Habkern-Strasse* bewilligte der Grosse Rat als Betreffnis des Staates Fr. 140,000, der Bundesrat einen ausserordentlichen Bundesbeitrag von Fr. 50,000. Die Gemeinden haben die Landentschädigungen und einen Baubeitrag von Fr. 10,000 übernommen. Diese Arbeiten sind nach vorheriger Ausarbeitung der Detailprojekte streckenweise in Angriff genommen worden. Begonnen wurde auch der Neubau der *Hoflandernbrücke* über die Kalte Sense auf der Schwefelbergstrasse, welche im Sommer 1917 vom Hochwasser fortgerissen, dann vorläufig durch eine hölzerne Notbrücke ersetzt wurde und nun in Betonkonstuktion neu erbaut wird. Daran leistet der Bund Fr. 22,000, der Kanton Bern Fr. 60,000 und Freiburg Fr. 28,000. Mit Freiburg ist eine neue Vereinbarung abgeschlossen worden über den Bau und spätern Unterhalt der Brücke und die Schwellenbauten an der Sense und dem Schäferagraben. Die Bauarbeiten sind im Gang. Der im letzten Jahr beschlossene und mit Fr. 250,000 subventionierte Neubau der *Aarebrücke zu Hinterkappelen* durch die Bernischen Kraftwerke ist mächtig gefördert worden. Er wird 1920 fertig werden. Der Staatsbeitrag wird ratenweise vorläufig aus der Vorschussrechnung bezahlt und nachher aus Budgetkredit XF amortisiert. Ein für die Gemeinden Burgdorf und Kirchberg wichtiges altes Postulat findet durch den Bau einer *Eisenbetonbrücke über die Emme in der Ey* unterhalb Burgdorf mit beidseitigen Zufahrtsstrassen endlich seine Verwirklichung. Die gesamten Baukosten sind auf Fr. 184,000 veranschlagt, woran der Bund Fr. 47,000 und der Kanton Fr. 27,600 leisten. Die Bauarbeiten sind stark fortgeschritten und werden im Frühjahr 1920 zu Ende geführt werden. Ebenfalls ein altes Begehren bildete der Bau einer *Strasse Steffisburg-Fahrni-Lueg*, ohne Landentschädigungen veranschlagt auf Fr. 264,000. Sie wird vom Bund subventioniert mit Fr. 66,000 und vom Kanton mit Fr. 79,200. Sehr notwendig war seit langem auch die Korrektion respektive Entwässerung der *Bern-Tiefenau-Strasse*. Für das dringendste Stück zwischen dem Hirschenpark und dem Felsenaudurchgang hat der Grosse Rat Fr. 133,400 bewilligt. Die Arbeiten wurden bis Jahresschluss nahezu beendet.

Im Berichtsjahr wurden vom Regierungsrat und vom Grossen Rat für 21 Strassen- und Brückenbauten rund Fr. 600,000 bewilligt; 16 Objekte im Voranschlag von total Fr. 1,845,300 hat der Bund mit Fr. 435,425 subventioniert. Vom Bund und Kanton wurden ferner subventioniert das Ortbachsträsschen bei Trubschachen, Strassenkorrektionen in Mürren und der Strassenbau Stössen-Hirschhorn zu Rüschegg. Verschiedene, vom Kanton teils schon vor Jahren mit Beiträgen bedachte Objekte sind bis jetzt noch unausgeführt geblieben; wohl meist wegen Finanzschwierigkeiten.

Aus Tabelle F 2 geht hervor, dass die zwei grossen Vorschüsse für die Halenbrücke und die Kirchenfeldbrücke endlich amortisiert werden konnten.

Auf Rechnung des vom Grossen Rat am 17. Mai 1915 bewilligten Notstandskredites von Fr. 400,000 sind 1919 keine Spezialbewilligungen mehr erfolgt. Die 3 Rechnungsposten betreffen noch ältere Beschlüsse. Ihre Amortisation aus XF wird auch bald möglich werden.

Der *Automobilsteuerertrag*, welcher nach Abzug der bisher gemachten Aufwendungen auf Ende 1919 Fr. 229,503.05 beträgt, wurde mit Absicht noch etwas geschont, um im folgenden Jahr nach rationellem Programm mit mehr Erfolg davon Gebrauch zu machen, da es nicht angezeigt erscheint, denselben in kleinen Arbeiten zu verzetteln. Soviel möglich wurde der ordentliche Strassenunterhaltskredit für Verbesserungen der Strassenfahrbahn und Staubbekämpfung durch Extrabekiesungen und Walzungen herangezogen. Auch die Staatsbeiträge an die Strassenbespritzungskosten durch die Gemeinden wurden aus demselben bestritten.

2. Unterhalt.

Budgetrubriken	Kredite		Einnahmen		Ausgaben		Reinausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	630,000	—	1,950		1,611,449	95	1,609,499	95
2. Strassenunterhalt:								
a) Strassenunterhalt	620,000	—	66,151	65	686,063	67	619,912	02
b) Amortisation (Biel, Staatsstrassen, Abtretung)	40,000	—	—	—	40,000	—	40,000	—
3. Wasserschadenherstellung	*)100,000	—	58	75	289,616	40	289,557	65
4. Verschiedene Kosten	**) 15,000	—	6,625	35	25,003	98	18,378	63
Total	1,405,000	—	74,785	75	2,652,134	—	2,577,348	25
*) Vom Reg.-Rat unter 3 Malen Nachkredite bewilligt von zusammen Fr. 190,000. **) Vom Reg.-Rat Nachkredit bewilligt v. Fr. 5000.			Kreditüberschreitung somit				1,172,348	25

Das staatliche Strassennetz ist mit 2,192,033 m gleich geblieben wie im Vorjahr.

Die Länge der nach Gesetz vom 20. November 1892 mit Staatswegmeistern bedienten Strassen IV. Klasse beträgt total 523,039 m. Neu hinzugekommen sind im Berichtsjahr die 1985 m lange Strasse Oberbalm-Leimen-Bach, die 2440 m lange Dieterswil-Seewil-Schwanden- und die Scheltenpass-Strasse auf Bernergebiet mit 5935 m Länge.

Von den 21 Oberwegmeistern sind 16 I., 2 II. und je 1 III., IV. und V. Klasse mit zusammen 5938 jährlichen Arbeitstagen. Die nicht voll beschäftigten Oberwegmeister II.—V. Klasse funktionieren die übrigen Tage als Bauführer und Schwellenmeister.

Von den 559 Wegmeistern sind 396 I., 72 II., 40 III., 37 IV., 12 V. und 2 VI. Klasse mit zusammen 156,598 jährlichen Arbeitstagen (das Jahr zu 310 Arbeitstagen gerechnet). Pensioniert im Sinne des Regierungsratsbeschlusses vom 15. September 1917 wurden 17 Wegmeister. Die Gesamtzahl beträgt nun 31. Die Besoldungserhöhung für die Oberwegmeister nach Regierungsratsbeschluss vom 17. Juni betrug rund 100 % gegenüber der Besoldungsordnung vom Januar 1911, für die Wegmeister 150 %.

Für die Oberwegmeister und Bauführer hat Ingenieur Peter, Adjunkt des Kreisoberingenieurs III, eine technische Anleitung für Strassen- und Brückenarbeiten ausgearbeitet (mit zeichnerischen Illustrationen versehen), welche diesem Personal gute Dienste leisten wird.

Mit der Dampfwalze sind 17,150 Laufmeter Strasse gewalzt worden (13 verschiedene Strassenstücke im Mittelland und Jura). Das eingewalzte Schottermaterial betrug 6300 m³. Die Gesamtkosten dieser Walzungen beliefen sich auf Fr. 103,800. Dabei handelte es sich mit kleinen Ausnahmen um vollständige Neubeschotterung (Erneuerung der Fahrbahndecke) auf grössere oder geringere Breite.

Mit Pferdewalzen wurden behandelt 11,100 Laufmeter Strasse, wofür 1900 m³ Schotter verwendet wurden. Die Kosten betrugen Fr. 22,200.

Zur Verwendung kam dafür nur gebrochener oder geschlagener Hartschotter von Scherzligen, Hagneck, Lyss etc., der zum grossen Teil mit Lastwagen des Staates an Ort und Stelle geführt wurde.

Die hohen Kosten auf Budgetrubrik X E 3 für Herstellungsarbeiten infolge Wasserschaden resultieren aus den starken Niederschlägen und Schneeschmelzen mit Hochwasser im Dezember 1918 und Januar 1919. Im Laufe des trockenen Jahres selbst traten wenig solche Schädigungen ein.

Die Mehrkosten auf E 4 entstanden aus der grossen Verwendung der Lastwagen und deren Unterhalt.

Die Öffnung der Grimselstrasse erfolgte am 20. Juli.

Strassenpolizei.

a. Automobilverkehr.

Bewilligungen für regelmässige Personenfahrkurse wurden erteilt für die Strassen Worb-Schlosswil-Höchstetten-Biglen und Schüpbach-Langnau. Die Grimselstrasse wurde für die Saison 1919 von morgens 5 Uhr bis abends 9 Uhr geöffnet mit Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 18 km und mit Kontrollstationen. Die Frutigen-Kandersteg-Strasse ist mit 20 km maximaler Fahrgeschwindigkeit freigegeben worden, die Dorfstrasse in Kandersteg mit 10 km. Die Diemtigthalstrasse wurde für Krankentransporte, Ärzte, Tierärzte und das Grimmialpbad versuchsweise freigegeben mit 20 km Maximalgeschwindigkeit. Auf der Gemeindestrasse Aarwangen Dorf bei der Knabenerziehungsanstalt vorbei gegen die Aarbrücke ist der Autoverkehr auf Verlangen der Gemeindebehörde verboten worden.

Einigen Firmen wurde auf Zusehen hin die Verwendung von Traktoren bewilligt. Die Verkehrsregelung für diese Fahrzeuge soll später definitiv erfolgen.

Im Einverständnis mit der Baudirektion hat die Polizeidirektion die Polizeiorgane angewiesen, die Fuhrwerke auf die Beobachtung der Beleuchtungsvorschriften besser zu kontrollieren, da nicht wenig Unfälle auf Konto diesbezüglicher Mängel zurückzuführen sind.

Von Wichtigkeit sind die obergerichtlichen Entscheide vom 1. Oktober 1919, wodurch in der Klag-

sache Staat kontra Gribi, Burgdorf, der letztere strassenpolizei- und zivilrechtlich der ungebührlichen Strassenbenützung schuldig erklärt und zur Entschädigungsleistung verurteilt wurde.

b. Baupolizei an Strassen und Wegen.

Gestützt auf Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 35 Baubewilligungen für Gebäude-Neu- und Umbauten an öffentlichen Strassen und Wegen. Ferner Bewilligungen für eine öffentliche Lastwage, einen Steinbruch, 5 Jauchegruben, eine Einfriedigungsmauer, 2 Gewässerüberbrückungen. Als zuständige Instanz erteilte die Baudirektion 16 Bewilligungen für Hydranten-, Kanalisations- und Wasserleitungen an Gemeinden, 5 für Rollbahngeleise, 20 für Kabelleitungen, 8 für elektrische Luftleitungen, eine für ein Transportgerüst.

c. Strassenreglemente.

Genehmigt wurde die Revision des Wegreglementes von Wynigen.

E. Wasserbau.

1. Wasserbauten.

Gegenstand	Bundeszahlungen pro 1919 (in Kolonne 2 u. 3 inbegriffen)		Einnahmen		Ausgaben		Verpflichtungen des Kantons auf 1. Januar 1920	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Budgetkredit G. 1	—	—	230,000	—	—		—	—
Art. **a. Bauten des Staates.**								
1. Aareschleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	—	—	—	—	4,340	85	7,000	—
2. Verschiedene Objekte	—	—	5,251	35	4,848	75	1,000	—
b. Bauten von Gemeinden mit Kantonsbeiträgen.								
3. Aare von Hof bis Brienzersee, Schwellenunterhalt	—	—	—	—	57	60	—	
c. Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.								
4. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	15,000	—	15,327	10	46,173	50	134,494	90
5. Lamm- und Schwandenbach Brienz, Verbauung	10,500	—	10,500	—	20,708	55	—	—
6. Gürbeverbauung im Gebirge	2,000	—	2,000	—	10,089	25	30,750	—
7. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze	23,600	—	30,196	45	55,945	15	1,054,428	75
8. Trub und Zuflüsse, Verbauung	2,400	—	2,400	—	8,357	90	19,283	60
9. Wärgistalbach bei Grindelwald, Verbauung	—	—	—	—	3,088	25	4,700	—
10. Lütschinenkorrektion Wilderswil-Brienzersee, III. Projekt	1,480	—	1,480	—	2,980	—	5,110	—
11. Hugeligraben bei Saanen, Verbauung	1,800	—	1,800	—	2,600	—	3,000	—
12. Simmekorrektion Giseloey-Simmenegg Boltigen	7,000	—	7,000	—	10,211	95	19,600	—
13. Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	1,738	—	1,738	—	2,958	—	—	—
14. Zulgkorrektion Steffisburg, Müllerschwelle-Gumm	1,200	—	1,200	—	2,100	—	—	—
15. Wydenbach zu Worb, Korrektion	—	—	—	—	5,064	—	21,900	—
16. Dürrbachkorrektion Oberhofen-Kiesenbach	5,100	—	5,100	—	6,630	70	3,875	—
17. Dürrbach bei Bowil, Verbauung der Zuflüsse	4,281	53	4,281	53	6,281	53	5,700	—
18. Oberwichtrach-Dorfbach, Korrektion, Unterlauf	—	—	—	—	1,000	—	2,000	—
19. Ilfiskorrektion Emmenmatt-Kröschenbrunnen	10,000	—	10,088	—	12,713	85	7,261	10
20. Grüne Sumiswald-Lützelflüh, Verbauung	4,400	—	4,400	—	8,386	60	21,102	20
21. Kurzeneigraben Wasen-Rotägerten, Verbauung	—	—	—	—	2,000	35	1,263	55
22. Hornbach bei Wasen, Verbauung	1,200	—	1,200	—	2,124	65	19,197	65
23. Büchselbach zu H.-Buchsee, Korrektion	10,000	—	10,000	—	13,000	—	3,000	—
24. Scheuss zu Villeret, Korrektion	—	—	—	—	3,000	—	3,000	—
25. Birs zu Roches, Korrektion	575	—	575	—	2,075	—	795	—
26. Doubs zu Ocourt, Korrektion	430	—	430	—	1,171	50	—	—
27. Scheulte zu Vicques, Korrektion	2,400	—	2,400	—	3,900	—	1,415	60
28. Sundbach zu Sundlauenen, Verbauung	—	—	—	—	8,783	10	9,200	—
29. Gürbekorrektion Belp-Selhofen	—	—	—	—	2,000	—	19,868	05
30. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	8,000	—	8,258	28	22,186	34	4,789	41
31. Engstligenkorrektion zu Frutigen, Ausbau	—	—	—	—	1,685	45	37,500	—
32. Sagenbach zu Guttannen, Verbauung	—	—	—	—	12	90	500	—
33. Lauibach bei Meiringen, Verbauung	—	—	—	—	12	90	3,500	—
34. Alp- und Mühlebach Meiringen, Verbauung	—	—	—	—	38	80	5,567	—
35. Aarekorrektion Gürbenauslauf-Felsenauwehr	52,000	—	56,000	—	80,849	40	173,205	—
36. Krummbach bei Lenk, Verbauung im Unterlauf	8,000	—	8,000	—	10,187	05	6,700	—
37. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	—	—	—	—	472	45	—	—
Übertrag	172,704	53	419,625	71	368,036	32	1,630,706	81

Gegenstand	Bundeszahlungen pro 1919 (in Kolonne 2 u. 3 inbegriffen)		Einnahmen		Ausgaben		Verpflichtungen des Kantons auf 1. Januar 1920	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	172,704	53	419,625	71	368,036	32	1,630,706	81
38. Simme bei Wimmis, Korrektion	—	—	—	—	936	05	—	—
39. Saanekorrektion in der Gde. Dicki	1,350	—	1,350	—	2,350	—	3,320	70
40. Sorne zu Delsberg, Korrektion	450	75	450	75	450	75	—	—
41. Gürbekorrektion, Verbauung des Tiefengrabens	3,365	23	3,365	23	4,365	—	26,161	40
42. Lombach im Höllgraben, Verbauung	3,000	—	3,000	—	—	—	—	—
43. Worblenkorrektion Vechigen	10,000	—	10,000	—	10,000	—	—	—
44. Zulgkorrektion Steffisburg, Müllerschwelle-Bernstrasse	2,800	—	2,800	—	3,850	—	3,600	—
45. Hühnerbach bei Langnau, Korrektion	6,000	—	6,000	—	6,405	70	6,868	75
46. Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion	1,900	—	3,414	—	585	25	—	—
47. Pérybäche, Korrektion und Verbauung	—	—	—	—	2,000	—	4,745	82
48. Lyssbach in Lyss, Korrektion	—	—	—	—	2,000	—	1,741	55
49. Lyssbach unterhalb Lyss, Korrektion	—	—	—	—	1,000	—	210	—
50. Sulgenbachkorrektion bei Bern	22,000	—	22,000	—	26,000	—	62,000	—
51. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	—	—	5,000	—	14,849	95
52. Lombach bei Habkern, Verbauung	—	—	—	—	14,919	15	13,300	—
53. Lauenenbach zu Hohfluh, Verbauung	8,600	—	8,600	—	14,710	30	10,735	—
54. Burgerengraben zu Signau, Verbauung	204	15	204	15	225	60	—	—
55. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp	—	—	—	—	33	30	—	—
56. Lauenenbach Gstaad-Enge, Korrektion	—	—	—	—	3,401	15	9,750	—
57. Sundgraben auf Beatenberg, Verbauung	—	—	—	—	4,806	30	8,400	—
58. Bundergraben Kandergrund, Verbauung	—	—	—	—	9	70	35,000	—
59. Erlibach Kiental, Verbauung, II. Projekt	—	—	—	—	201	65	7,800	—
60. Trame zu Tramelan-dessus, Korrektion	—	—	—	—	5,000	—	34,500	—
61. Klosterbach Därstetten, Verbauung	—	—	—	—	105	95	—	—
62. Kohlholzgraben Oberdiesbach, Verbauung	—	—	—	—	712	80	3,750	—
63. Zäzibach bei Zäziwil, Schalenumbau	—	—	—	—	30	60	21,250	—
64. Grüne Wasen-Riedboden, Verbauung	—	—	—	—	173	—	5,827	95
65. Glyssibach bei Brienz, Schalenumbau	—	—	—	—	150	—	2,600	—
66. Urtenenkorrektion Münchringen-Holzmühle	—	—	—	—	783	60	36,520	—
67. Gohlgraben bei Langnau, Verbauung	—	—	—	—	128	20	—	—
68. Ortbachgraben bei Trubschachen, Korrektion	—	—	—	—	319	—	—	—
69. Emme bei Utzenstorf, Sperrmauer	—	—	—	—	1,094	15	6,205	85
							1,949,843	78
35 verschiedene Posten, für welche im Berichtsjahr keine Zahlungen geleistet wurden	—	—	—	—	—	—	536,204	34
Total G. 1, a—c	232,374	66	480,809	84	479,783	52	2,486,048	12

2. Der Amortisationskredit von Fr. 110,000 wurde verwendet für:

Gegenstand	Amortisation		Vorschussrestanz	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Simmekorrektion zu St. Stephan	25,000	—	—	—
2. Kanderkorrektion Frutigen-Spiez	35,000	—	209,189	30
3. Emmeverbauung Utzenstorf-Bätterkinden	30,000	—	—	—
4. Emme zu Schüpbach, Herstellungsarbeiten	10,000	—	30,150	30
5. Lauterbrunnen Wildbäche, Verbauung	10,000	—	74,834	15
Total	110,000	—	314,173	75

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

Budgetkredit Fr. 8000. Reinausgaben Fr. 6172.85.

4. Juragewässerkorrektion. Budgetkredit Fr. 40,000. Reinausgaben Fr. 74,588.79.

Neue Subventionszusicherungen resp. Kreditbewilligungen wurden folgende ausgesprochen:

Objekte	Voranschlag		Bundesbeitrag		Kantonsbeitrag	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Saane unterhalb Gsteig, Verbauungen	30,000	—	12,000	—	9,000	—
Lauenenbach unterhalb Lauenen, Verbauungen	32,500	—	13,000	—	9,750	—
Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Hochwasserdamm	150,000	—	50,000	—	45,000	—
Tramekorrektion zu Obertramlingen	158,000	—	39,500	—	39,500	—
Engstligenkorrektion zu Frutigen	125,000	—	50,000	—	37,500	—
Englerbachkorrektion zu Meiringen	33,000	—	8,250	—	8,250	—
Glyssibach zu Brienz, Einschalung	22,300	—	8,920	—	6,690	—
Sundgraben zu Beatenberg, Verbauung	14,000	—	5,600	—	8,400	—
Simme unterhalb Wimmis, Verbauung	24,000	—	6,000	—	6,000	—
Kohlholzgraben Oberdiesbach, Verbauung	15,000	—	3,750	—	3,750	—
Emmekorrektion Utzenstorf, Sperrmauer	29,200	—	7,300	—	7,300	—
Scheusskorrektion Villeret, Ergänzung	3,000	—	750	—	750	—
Rochesbach zu Münster, Verbauung	38,000	—	9,500	—	9,500	—
7 kleinere Objekte	19,400	—	—	—	13,400	—
Total	693,400	—	214,570	—	204,790	—
Diese Beiträge sind in die oben angegebenen Verpflichtungen einbezogen.						

Gang und Stand der grössern Bauten.

Die Niederschläge und Schneeschmelze vor und nach Neujahr 1919 und 1920 brachten nicht wenig Gegenden in schwere Gefahr. Trotzdem verliefen die grossen Hochwasser im grossen und ganzen mit Ausnahme des Doubs bei St. Ursanne ohne Katastrophen. Die in den letzten Jahrzehnten ausgeführten Korrektionen und Verbauungen haben sich überall gut bewährt. Dass es hier und dort nicht ohne Schaden abging, ist selbstverständlich. Im übrigen Teil des Jahres war letzteres teilweise sehr niederschlagsarm und trocken und brachte nur örtliche Schädigungen. Anderseits sind für Holzschwellenbauten solche Zeiten allerdings nicht ohne Nachteile für deren Haltbarkeit.

Die ersten 3 Verbauungsprojekte für den *Lamm- und Schwandenbach* bei Brienz sind ausgeführt. Damit ist die von diesen so gefährlichen Wildwassern dem anliegenden Gebiet, namentlich den Ortschaften auf ihrem Schuttkegel drohende Verschüttungsgefahr in der Hauptsache glücklich beseitigt; aber aufmerksame Beobachtungen und ergänzende Bauten sind immer noch notwendig. Verdächtige Spaltungen und Terrainbewegungen im Einzugsgebiet werden seit 20 Jahren genau kontrolliert. Eine neue Subventionsvorlage ist eingereicht worden. An dem gleichfalls gefährlichen *Lombach* ist dies Jahr kein grösserer Schaden entstanden; es konnte mit Erfolg am Ausbau der Sicherungswerke gearbeitet werden, welche zum Schutz und zur Stütze der vielerorts in der Höhe hart dem Fluss entlang führenden Staatsstrasse von grösster Wichtigkeit sind. An der *Kanderkorrektion* musste man sich auf die nötigsten Versicherungen und Instandstellungen beschränken. Zwischen der Engstligen- und der Kienbachmündung besteht noch eine unkorrigierte Strecke, deren Verbauung wegen finanziellen Schwierigkeiten bisher stets hinausgeschoben wurde, aber nun immer dringlicher wird. Das Spezialprojekt liegt vor den Behörden. Die *Gürbe im Quellgebiet* bietet trotz der vielen bisher ausgeführten Bauten immer noch grosse Gefahren. Die tief eingeschnittenen Seitengewässer führen durch rutschiges, nasses Terrain. So droht an einem linksufrigen Seitengewässer, dem *Tiefengraben,* ein gefährlicher Rutsch- und Muhrgang, dem durch geeignete Entwässerung und Verbauung vorgebeugt werden muss. Die bereits begonnenen Bauten sind unterbrochen worden, weil man sich über dieselben nicht ganz einigen konnte. An der *Aarekorrektion bei Bern* fehlt noch die Korrektion oberhalb der Nydeckbrücke. Das Unternehmen darf in seinen Wirkungen schon jetzt als wohlgelungen bezeichnet werden. Die *Saanekorrektion* unterhalb Laupen bedarf noch der Erhöhung und teilweisen Neuanlage des Hochwasserdammes, wofür die Subventionen bereits gesprochen worden sind. An der *Emmekorrektion* wurden in allen Sektionen kleinere Ergänzungen ausgeführt. Dringlich erscheint die Korrektion obenher Schüpbach, sowie die Verbauung des Büttlerschwandgrabens bei Schangnau, linksseitiger Zufluss der Emme. Der Ausführung stunden bisher technische und finanzielle Schwierigkeiten entgegen. Sonst steht es um die Korrektion der Emme und deren Zuflüsse im allgemeinen günstig; die grössten und dringendsten Arbeiten sind ausgeführt, und es kann nun nach den langjährigen starken finanziellen Anstrengungen für dieselbe ein etwas gemässigteres Tempo eingehalten werden; immerhin ist die volle Durchführung der bereits genehmigten Projekte unerlässlich. Sodann muss überall dem Unterhalt der Bauten die grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Zu diesem Zweck ist es notwendig, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Schwellenreglemente und Kataster, wo solche fehlen oder wo die Schwellenpflicht altem Herkommen gemäss nur auf dem anliegenden Grundeigentum lastet, beförderlichst aufgestellt werden. Diese letztere Ordnung der Schwellenpflicht

genügt allgemein und besonders für grössere und gefährliche Gewässer in keiner Weise; die Anstösser sind nicht imstande, den Uferschutz richtig zu besorgen und das Regime der Gewässer in richtigen Bahnen zu erhalten. Deshalb sollen die Gemeindebehörden nach Massgabe der §§ 20 und ff. des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 und des Kreisschreibens des Regierungsrates vom 23. Mai 1862 die Initiative zu der dort vorgeschriebenen Schwellenpflichtsordnung unverzüglich ergreifen, wo es noch nicht geschehen ist.

Zu den übrigen Gewässerkorrektionen und Verbauungen im Kanton herum ist Ausserordentliches nicht zu bemerken und kann des Raumes wegen nicht näher auf sie eingetreten werden. Mehrere solcher Unternehmungen konnten im Berichtsjahr glücklich vollendet werden, andere nahmen ihren normalen Fortgang, und wieder andere sind erst begonnen oder beschlossen worden.

Das wichtige Unternehmen der *Juragewässerkorrektion* tritt in ein neues Stadium.

Am 22. September 1919 beschloss der Grosse Rat:

„1. Der Regierungsrat wird beauftragt, mit möglichster Beförderung dem Grossen Rat Bericht und Antrag über diejenigen Massnahmen vorzulegen, die notwendig sind, um das Unternehmen der Juragewässerkorrektion seinem ursprünglichen Zweck in vollem Umfang dienstbar zu erhalten und es zugleich den heutigen Verhältnissen anzupassen.

2. Der Baudirektion wird zu diesem Zwecke eine besondere Abteilung beigegeben, der die Vorbereitung der Arbeit, sowie die Berichterstattung und Antragstellung zufällt.

3. Zur Bestreitung der Kosten wird dem Regierungsrat auf Rechnung der später auszusetzenden Kredite ein Vorschuss von Fr. 100,000 eröffnet."

In Ausführung dieses Beschlusses erliess der Regierungsrat am 21. Oktober die „Verordnung betreffend die Juragewässerkorrektion" und schuf damit die Grundlage für die neue Abteilung. Im November genehmigte der Regierungsrat das allgemeine Arbeitsprogramm.

Am 13. Oktober fand sodann in Bern eine interkantonale Konferenz statt, einberufen von dem eidgenössischen Departement des Innern, an welcher auch die Kraftwerke und die Vertreter der Schiffahrtsverbände teilnahmen. Allgemein wurde anerkannt, dass eine Neuordnung der Juragewässerkorrektion entsprechend den heutigen Forderungen der Landwirtschaft, Kraftwerke und der Schiffahrt notwendig sei. Obschon einzelne Vertreter es begrüsst hätten, wenn das Projekt von den Bundesbehörden ausgearbeitet worden wäre, so erklärten sich doch alle damit einverstanden, dass der Kanton Bern das Projekt durch seine Abteilung ausarbeite unter der Bedingung, dass alle Interessen gleichmässig berücksichtigt würden. Alle Kantonsvertreter sprachen ihre Bereitwilligkeit aus, den Kanton Bern bei seinem Vorgehen zu unterstützen und die zur Projektierung notwendigen Grundlagen bis zum Juni 1920 zu liefern. In gleicher Weise sagten auch die Bundesbehörden ihre Unterstützung zu.

Die neugeschaffene Abteilung bestand auf 31. Dezember aus dem Abteilungschef, 1 Geometer und 1 Techniker.

Die Arbeiten zur Feststellung der Höhenlage des Grossen Mooses wurden im Oktober begonnen, mussten aber infolge der Maul- und Klauenseuche schon am 15. November auf dem Felde eingestellt und konnten seither nur im Bureau fortgesetzt werden. Ebenso wurde die Verarbeitung der hydrometrischen Beobachtungen begonnen.

Die Schleusenbedienung in Nidau gibt zu keinen weitern Bemerkungen Anlass. Trotz rechtzeitigem Öffnen konnten die eintretenden Hochwasserstände in den Seen nicht vermieden werden. Der Grund der Hochwasser liegt eben nicht bei den Schleusen, dieselben werden vielmehr durch andere viel weniger einfache Ursachen bestimmt.

Die Konstruktion der noch nicht umgebauten Randöffnungen der Schleusen hat in den letzten Jahren stark gelitten. Es dürfte dies zum Teil auch dem Umstande zuzuschreiben sein, dass entsprechend der Weisung der Bundesbehörden die Seen soviel als möglich zu Akkumulierungszwecken benutzt wurden. Es werden nächstes Jahr Reparaturen vorgenommen werden müssen, um das Wehr bis zu seinem vollständigen Umbau zu erhalten.

Schwellenreglemente und Kataster.

Vom Regierungsrat wurden genehmigt:

Engstligen in der Gemeinde Frutigen, Schwellenreglement und Kataster, Revision.

Aare im Bezirk Belp-Kehrsatz, Schwellenreglement und Kataster, Revision.

Urtenen in den Gemeinden Jegenstorf, Münchringen, Hindelbank, Schwellenkataster, Revision.

Revidierter Schwellenkataster für die Schwellenkorporation zum Reichenbach.

Hasleberg, Organisations- und Verwaltungsreglement für die Schwellengemeinde.

Zäzibach in den Gemeinden Zäziwil und Oberthal; Schwellenkataster.

Wimmis, Schwellenkataster für die III. und IV. Sektion der Simme; Revision.

Reichenbach, Schwellenreglement für die Kander, rechtes Ufer, vom Ausfluss des Kienbaches bis Gemeindegrenze Aeschi.

Lauibach zu Saanen von der Gstaadbrücke bis Saane, linkes Ufer, Moderation, gemäss § 22 E. G. z. Z. G. B.

Saane, rechtes Ufer zu Gstaad; Reglement für die äussere Rütti-Schwellenmoderation.

Aare zu Radelfingen; Übernahme der Schwellenpflicht durch Gemeinde Worblen im Gemeindebezirk Bolligen; Schaffung von Unterabteilungen.

Unter *öffentliche Aufsicht* wurden gestellt der Rochesbach zu Roches und das Loosbächlein in der Bäuert Ried zu St. Stephan.

Wasserbaupolizei. Der Regierungsrat bewilligte die Einführung von 14 Kanalisationsleitungen in öffentliche und unter öffentliche Aufsicht gestellte Privatgewässer, 11 Überbrückungen bzw. Überbauungen, die Erstellung von Limnigraphenstationen am Aarberg-Hagneckkanal

und an der alten Aare zu Aarberg, sowie an der Aare im Räthrisboden und an der Simme zu Oey, einer Ufermauer zu Münster, eines Schopfanbaues an der Grüne, eines Überlaufes an der Scheuss zu Courtelary, von Stauvorrichtungen in der Grossen Müsche, die Aufstellung von Schwimmbaggern bei den Brückenbauten bei Frauenkappelen und Wohley, die Erstellung einer elektrischen Hochspannungsleitung über die Aare und Gürbe und die Korrektion beziehungsweise Geradelegung der Önz in der Gemeinde Oberönz.

Die Baudirektion erteilte 22 Bewilligungen für Holzflössungen. Für die Flösserei auf dem Doubs musste eine Publikation erlassen werden mit Warnung betreffs Flösserei ohne Bewilligung, dies insbesondere in Beachtung der Ende des letzten Jahres zu St. Ursanne entstandenen Hochwasserschädigungen. Ferner erteilte sie 2 Bewilligungen für Hochspannungsleitungen über die Aare bei der Jabergbrücke und beim Thalgut.

F. Wasserrechtswesen.

In den Verwaltungsberichten für die frühern Jahre wurden die *Wirkungen des Krieges* auf die Nutzbarmachung der Wasserkräfte berührt und darauf hingewiesen, dass der Waffenstillstand zwischen den kriegführenden Parteien nicht die erhoffte Erleichterung brachte. Der *Friedensschluss* brachte noch grössere Enttäuschungen. Der Mangel an Heiz- und Beleuchtungsmaterial dauert an, die Versorgung mit Steinkohle ist noch immer ungenügend, und die Preise stehen auf einer Höhe, die geradezu zwingt, nach einem Ersatz zu suchen. So trat der Ausbau bestehender und die Errichtung neuer Elektrizitätswerke noch mehr in den Vordergrund. Es tauchen Projekte auf, die bei den frühern Kohlenpreisen nie konkurrenzfähig gewesen wären, und man rechnet heute nach Millionen wie früher nach Hunderttausenden. Dabei wird oft über das gewiss berechtigte Bestreben, einem dringenden Bedürfnis zu genügen, hinausgegangen; man projektiert auf Spekulationen hin, in der Annahme, für die gewinnende Kraft werde sich schon ein lohnender Absatz finden. In dieser Hinsicht ist ein ähnliches Fieber ausgebrochen wie im Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, nachdem die Möglichkeit einer Kraftübertragung auf grössere Entfernungen praktisch erwiesen war. Davon ist auch der Kanton Bern nicht ganz unberührt geblieben. Aber vom Projekt bis zum Bauen ist, besonders bei grössern Werken, noch ein weiter Schritt. Denn zum Bauen braucht es Geld, und zwar *viel* Geld, so dass früher gemachte Berechnungen über den Haufen geworfen wurden und man für die Kosten der Erstellung neuer Werke Zahlen einsetzen muss, die vor 6 Jahren noch Schrecken erregt hätten. Das Baumaterial ist nicht nur viel teurer geworden, sondern teilweise auch heute noch schwierig zu beschaffen. Die Arbeitslöhne gehen immer noch in die Höhe, und die Streikbewegungen sind geradezu epidemisch geworden. Aber wenn auch der Mut vorhanden ist, trotz solch ungünstigen Verhältnissen die Erstellung oder den Ausbau eines grössern Werkes zu wagen, kommt erst noch die Aufgabe, das hierfür notwendige Geld zu beschaffen. Es werden Prospekte aufgelegt mit der höflichen Einladung zum Zeichnen von Aktien oder Obligationen. Aber die kapitalkräftigen Leute, die früher jubelnd die Gelegenheit ergriffen hätten, ihr Geld zu derart hohen Zinsen, wie sie heute versprochen werden, anzulegen, zeigen sich zurückhaltend, und das Resultat bleibt hinter den Erwartungen zurück. Der Grund daran ist weniger das Misstrauen als die Gelegenheit oder die oft trügerische Hoffnung, das Geld unter den jetzigen Verhältnissen noch rentabler anzulegen, so dass sich die Spekulation andern Gebieten zuwendet. Dies haben ganz solide Unternehmungen erfahren müssen. So ist dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Aber gerade die Hindernisse aller Art machen oft die Verhandlungen sehr schwierig und zeitraubend.

Dies ist besonders dann der Fall, wenn ein Konkurrenzkampf entsteht, wie ihn das Jahr 1919 um die *Wasserkräfte im Simmental* gebracht hat. Hier stehen sich die Ansprüche der Bernischen Kraftwerke und diejenigen der Wasserversorgungsgenossenschaft Blattenheid, welcher sich die simmentalischen Gemeinden angeschlossen haben, schroff gegenüber. Das eine Projekt schliesst das andere aus, und beide Parteien behaupten, eine rationelle Nutzbarmachung der noch zur Verfügung stehenden Wasserkräfte sei nur nach *ihren* Vorlagen möglich. Hierüber werden aber auch noch die Bundesbehörden ihre Ansicht zu äussern haben, und über einzelne Punkte, wie z. B. über die Abflussmenge und die geologischen Verhältnisse, ist noch eine genauere Abklärung notwendig.

Am *Sanetsch* hat die Stadt Bern die Erstellung eines grössern Kraftwerkes geplant. Ebenso liegt auch schon ein Projekt vor für die *Ausnutzung des Engstligenbaches bei Adelboden*, ferner für die *Gewässer des Kientals*. Das Wasserwerk Schattenhalb am *Reichenbach* bei *Meiringen* soll ausgebaut werden, um eine vermehrte Winterkraft liefern zu können. Von andern Projekten weiss man, dass sie studiert werden, ohne dass aber bis jetzt Konzessionsgesuche dafür eingelangt sind.

Alle diese Projekte werden aber an Bedeutung weit übertroffen durch das Gesuch der Bernischen Kraftwerke für die *Wasserwerkanlagen* im *Oberhasli*. Hierfür war schon vor 12 Jahren ein Gesuch eingelangt; die genaue Prüfung hat aber gezeigt, dass das Projekt nach den seither gemachten Erfahrungen umgearbeitet werden müsse. Schliesslich wurde ein durchaus neues Projekt vorgelegt, das von dem frühern in wesentlichen Punkten abweicht und daher als neues Konzessionsgesuch zu behandeln ist. Der Entscheid darüber wird in das Jahr 1920 fallen.

Die *Wasserkräfte im Hochgebirge* stehen also gegenwärtig in erster Linie.

An der *Aare* wird rüstig an dem grossen Werk bei *Mühleberg* gebaut, dessen Stau sich bis zu der *Felsenau* bei Bern hinauf erstreckt. Dieses letztere, der Stadt Bern gehörende Werk ist durch Einbau von zwei grossen Maschinengruppen ergänzt worden, was auch eine Höherstauung der Aare bis in den Altenberg notwendig machte.

Für die Strecke *Thun-Bern* sind in frühern Jahren verschiedene Projekte eingelangt, von denen aber keines zur Ausführung kam. Nun wird die

Nutzbarmachung dieser Strecke neuerdings geprüft, und zwar in Verbindung mit der Regelung des Abflusses aus dem Thunersee und Brienzersee. Dies würde auch eine bessere Ausnutzung in der Gegend von *Interlaken* ermöglichen.

Die *sechs Konzessionen,* die im Jahre 1919 erteilt wurden, betreffen alle nur ganz kleine Wasserwerke. *Umänderungen* oder *Ergänzungen* bestehender Anlagen wurden in fünf Fällen bewilligt. *Fristverlängerungen* für die Ausführung der in erteilten Konzessionen bewilligten Bauten sind zwei nachgesucht worden. Ausserordentlich zahlreich waren die Gesuche um Genehmigung der *Übertragung von Wasserrechten.* Auf alle von den 23 Gesuchen konnte anstandslos eingetreten werden. Der Wasserversorgungsgenossenschaft *Biberist* wurde gemäss Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 erlaubt, ihre *Quellenfassung* in der Gemeinde Koppigen zu erweitern. Dagegen konnte ein Gesuch der Eisenwerke *Gerlafingen* für Wasserableitung aus dem *Wilerwald,* wogegen zahlreiche Einsprachen eingelangt sind, im Berichtsjahre nicht erledigt werden, da vorher noch das Resultat der angeordneten Expertise abzuwarten war.

In einigen Fällen musste wie jedes Jahr eine *Reduktion* von *Wasserrechtsabgaben* bewilligt werden, da es nicht möglich war, die Kraft in vollem Umfang der Konzessionen auszunutzen. Die Tatsache, dass solche Gesuche in den letzten Jahren hauptsächlich aus dem Oberland einlaufen, lässt sich aus dem Darniederliegen des Fremdenverkehrs erklären.

Für den *Wasserkataster* brachte das Jahr 1919 noch immer nicht die schon lange erwarteten und im Gesetz von 1916 vorgesehenen Vorschriften des Bundes. Man will im eidgenössischen Departement des Innern nicht einsehen, dass ein Bedürfnis hierfür vorliegt. Für die in Aussicht gestellte eidgenössische *Normalkonzession* will man weitere Erfahrungen abwarten. Für den Kanton Bern ist diese Verzögerung insofern von Nachteil, als man die provisorischen Konzessionsurkunden noch immer nicht in definitive umwandeln kann, was sehr oft zu Missverständnissen Anlass gibt.

Die überreiche Fülle von *Verordnungen, Kreisschreiben etc.* der *Bundesbehörden* ist, wie schon im letzten Jahresberichte erwähnt, durchaus nicht geeignet, die Nutzbarmachung der Wasserkräfte zu erleichtern. Besonders erwachsen durch die Anforderungen, die hinsichtlich der Planvorlagen gestellt werden, den Gesuchstellern ganz erhebliche Kosten.

Einzelne Vorschriften des Bundes können mit dem besten Willen nicht durchgeführt werden.

Die *Verhandlungen mit Frankreich* über die *Rechtsverhältnisse am Doubs* konnten nach mehrjährigem Unterbruch wieder aufgenommen werden. Der Bundesrat hat hierfür eine schweizerische Delegation von fünf Mitgliedern bezeichnet, wovon aber keines dem Kanton Bern angehört. Für diese Delegation waren durch das bernische Wasserrechtsbureau umfangreiche Zusammenstellungen und Auszüge aus Akten und Plänen zu beschaffen, was teilweise keine leichte Aufgabe war. Der Regierungsrat hat seine Stellungnahme in dieser Angelegenheit in einem Schreiben an den Bundesrat ausführlich dargelegt. Wenn auch zu hoffen ist, dass es den schweizerischen Delegierten gelingen wird, den Ansprüchen des Kantons Bern endlich Geltung zu verschaffen, wird man auf das Resultat bei dem schleppenden Gang der Verhandlungen wohl noch lange warten müssen. Unterdessen haben die bernischen Kraftwerke ihr zurückgestelltes Projekt für das Werk *Soubey-Ocourt* wieder aufgenommen und hierfür ein neues Konzessionsgesuch eingereicht, dessen Erledigung aber auf Weisung der Bundesbehörden noch verschoben werden soll.

Generalübersicht der Budgetkreditverwendungen pro 1919.

Rubriken	Kredite		Reinausgaben		Minderausgaben		Mehrausgaben		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
A. Verwaltungskosten der zentralen Bauverwaltung . . .	68,755	—	98,581	74	—	—	29,826	74	
B. Kreisverwaltung	59,030	—	85,026	89	—	—	25,996	89	
C. Unterhalt der Staatsgebäude	343,000	—	407,030	20	—	—	64,030	20	
D. Neue Hochbauten	300,000	—	440,000	65	—	—	140,000	65	
E. Unterhalt der Stassen . . .	1,405,000	—	2,577,348	25	—	—	1,172,348	25	
F. NeueStrassen-u.Brückenbauten	260,000	—	259,927	10	72	90	—	—	
G. Wasserbauten	348,000	—	345,146	53	2,853	47	—	—	
H. Wasserrechtswesen	3,000	—	5,681	55	2,681	55	—	—	Einnahmen
J. Vermessungswesen	45,215	—	63,596	90	—	—	18,381	90	
K. Eisenbahn- u. Schiffahrtswesen	62,100	—	62,766	65	—	—	666	65	
Total	2,888,100	—	4,333,743	36	5,607	92	1,451,251	28	

Reine Mehrausgaben somit Fr. 1,445,643. 36.

Die Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten auf Ende 1919,

ohne Vorschussrechnung, betragen:

a. für Hochbauten (Budget D 1) .	Fr.	161,300
b. für Strassenbauten (Budget F) .	„	962,000
c. für Wasserbauten (Budget G) .	„	2,486,000
Total	Fr.	3,609,300

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1919		Neue Vorschüsse pro 1919		Amortisation pro 1919		Stand am 1. Januar 1920	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Bau- und Vermessungswesen.								
A. Ältere Vorschüsse.								
1. Strassenbauten (für Budgetkredit X F)	732,856	54	—	—	—	—	732,856	54
2. Wasserbauten (für Budgetkredit X G)	1,083,483	47	—	—	—	—	1,083,483	47
Total	1,816,340	01	—	—	—	—	1,816,340	01
B. Neuere Vorschüsse.								
1. Schweizerische obligatorische Unfallversicherung	40,845	98	82,864	45	73,783	85	49,926	58
2. Münsingen, Irrenanstalt (Ökonomie), elektrische Kochanlage	—	—	5,555	25	5,555	25	—	—
3. Kautionen (Einnahmen)	9,349	—	—	—	20,266	—	3,414	—
4. Bundessubventionen an Vermessungswerke	—	—	109,561	90	109,561	90	—	—
5. Triangulation IV. Ordnung Simmental und Saanen	33,219	21	—	—	5,000	—	28,219	21
6. Triangulation IV. Ordnung Jura, Sektionen I und II	43,611	95	—	—	—	—	43,611	95
7. Triangulation IV. Ordnung Jura, Sektionen III und IV	17,027	90	4,505	—	—	—	21,532	90
8. Waldau Irrenanstalt, Koch- und Heizanlage Möösli	11,891	40	2,335	65	14,227	05	—	—
9. Triangulation IV. Ordnung Bern und Umgebung	4,527	55	960	70	—	—	5,488	25
10. St. Johannsen Strafanstalt, neuer Zellenbau	—	—	91,702	40	—	—	91,702	40
11. Notstandsarbeiten (Spezifikation nachstehend)	9,916	75	11,787	40	8,414	25	13,289	90
12. Automobilsteuerkredit (Spezifikation nachstehend)	—	—	14,430	70	14,430	70	—	—
13. Heimenegg Forstwirtschaftshaus, Neubau	—	—	30,530	15	500	—	30,030	15
14. St. Johannsen Strafanstalt, Verwaltungshaus, Brandschaden	—	—	50,674	35	61,032	50	+10,358	15
15. Münsingen Landwirtschaftliche Winterschule, Wasserversorgung	19,347	80	—	—	19,347	80	—	—
16. Bern Frauenspital, Erweiterungsbau	—	—	213,936	60	—	—	213,936	60
17. Rütti Molkereischule, Umbauten im Käsereigebäude	—	—	21,080	40	—	—	21,080	40
18. Münsingen Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Erweiterung	—	—	10,441	35	10,441	35	—	—
19. Bellelay Irrenanstalt, neue Viehscheune	5,318	35	—	—	5,318	35	—	—
20. Bellelay Anstaltsdomäne, Torfausbeutung, Betriebskosten	—	—	59,899	55	59,899	55	—	—
20a Bellelay Anstaltsdomäne, Torfausbeutung, Einrichtungskosten	37,425	75	1,156	45	10,714	85	27,867	35
21. Chevenez Güterzusammenlegung, Vorarbeiten	2,497	15	3,746	45	—	—	6,243	60
22. Münsingen Haushaltungsschule, Möblierung	—	—	923	95	923	95	—	—
23. Staatspersonal, Torfabgabe	30,494	75	3,648	80	34,143	55	—	—
24. Waldau Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Verbesserungen	3,056	35	1,514	80	4,571	15	—	—
Übertrag	259,180	89	721,256	30	437,866	05	552,929	29

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1919		Neue Vorschüsse pro 1919		Amortisation pro 1919		Stand am 1. Januar 1920	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	259,180	89	721,256	30	437,866	05	552,929	29
25. Bern Inselspital, Erweiterung der chirurgischen Poliklinik	5,221	10	14,447	80	—	—	19,668	90
26. Biel Technikum, Neubau	—	—	575	—	—	—	575	—
27. Rütti landwirtschaftliche Schule, Blitzableiteranlage	—	—	796	75	—	—	796	75
28. Waldau Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Herstellungsarbeiten	—	—	13,297	30	—	—	13,297	30
29. Feuerversicherung der Vermessungswerke	—	—	—	—	1,000	—	1,000	—
30. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	905	65	4,000	—	6,513	80	1,608	15
31. Aarekorrektion Innertkirchen	7,661	95	127	50	7,789	45	—	—
32. Simmekorrektion St. Stephan	25,000	—	—	—	25,000	—	—	—
33. Sensekorrektion Neuenegg	24,481	65	18,195	75	16,700	—	26,477	40
34. Kanderkorrektion Engstligen - Kien-Stegweid	255,281	60	24,147	70	70,240	—	209,189	30
35. Wildbäche Lauterbrunnen-Mürren, Verbauung	94,834	15	—	—	20,000	—	74,834	15
36. Saane und Aare Wileroltigen, Abflussverhältnisse	—	—	2,449	—	—	—	2,449	—
37. Aare im Schwäbis, Thun, Nutzbarmachung der Wasserkraft	—	—	2,145	—	—	—	2,145	—
38. Emmeverbauung Utzenstorf - Bätterkinden	30,000	—	—	—	30,000	—	—	—
39. Emmeverbauung Rüderswil	40,000	—	—	—	—		40,000	—
40. Emmeverbauung Schüpbach	39,624	15	607	45	10,081	30	30,150	30
41. Juragewässerkorrektion II, Ausbau	7,867	90	—	—	—	—	23,982	—
42. Biel Staatsstrassen, Abtretung an Gemeinde	40,000	—	—	—	40,000	—	—	—
43. Hinterkappelenbrücke und Zufahrten, Neubau	—	—	125,000	—	—	—	125,000	—
44. Halenbrücke und Zufahrten, Neubau	50,000	—	—	—	50,000	—	—	—
45. Bern Kirchenfeldbrücke, Verstärkung	25,000	—	—	—	25,000	—	—	—
46. Bern-Tiefenau-Strasse, Entwässerung	—	—	88,690	45	—	—	88,690	45
47. Münsingen landwirtschaftliche Winterschule, Neubauten	50,000	—	—	—	50,000	—	—	—
48. Bern Obergerichtsgebäude, Erweiterung	39,973	—	129	—	40,102	—	—	—
49. Motorlastwagen-Ankauf	—	—	191,977	50	13,473	30	178,504	20
50. Eisenbahndirektion Archivordnung	—	—	4,240	60	—	—	4,240	60
Total	995,032	04	1,212,083	10	842,765	90	1,392,929	64
Spezifikation für Art. B. 11.								
a. Beatenbergstrasse, Korrektion im Boden	1,000	—	—	—	—	—	1,000	—
b. Limpachtalstrasse, Korrektion	4,500	—	—	—	—	—	4,500	—
c. Madretschstrasse, Korrektion	4,114	25	—	—	4,114	25	—	—
d. Gürbekorrektion Belp-Aare	302	50	5,026	80	4,300	—	1,029	30
e. Sorne zu Delsberg, Korrektion	—	—	6,760	60	—	—	6,760	60
Total	9,916	75	11,787	40	8,414	25	13,289	90
Spezifikation für Art. B. 12.								
a. Thun-Oberhofen-Strasse, neue Teerung	—	—	4,745	15	4,745	15	—	—
b. Frauenkappelen - Gümmenen - Strasse, Walzung	—	—	9,583	10	9,583	10	—	—
c. Burgdorf-Gomerkinden-Strasse, Walzung	—	—	102	45	102	45	—	—
Total	—	—	14,430	70	14,430	70	—	—

Die alte Vorschussrechnung I A ist unverändert geblieben. I B ergibt eine Vermehrung gegenüber 1918 um Fr. 397,897.10, resultierend hauptsächlich aus den 5 neuen Posten 10, 13, 17, 46 und 49 mit einzig rund Fr. 624,000.

Die Posten 10, 13, 17, 20a, 25, 27, 28 werden uns aus den Betriebsrechnungen der betreffenden Anstalten zurückerstattet; die Posten 5, 6, 7, 9, 21 werden vom Bund subventioniert und die Art. 1, 11, 16, 26, 34, 35, 39, 40, 41, 43, 46, 49 und 50 müssen aus den ordentlichen Budgetkrediten amortisiert werden. Die eingeschlossenen Posten 3, 14, 29, 30 sind Depots. Art. 33 ist ein verzinslicher Vorschuss an die Gemeinde; Art. 36 und 37 werden von den Interessenten zurückbezahlt werden.

Die der Baudirektion selbst auf 1. Januar 1920 obliegenden Amortisationsverpflichtungen auf ordentliche Budgetkredite betragen rund Fr. 1,052,000 (Posten 1, 11, 16, 26, 34, 35, 39, 40, 41, 43, 46, 49, 50) gegen Fr. 758,700 auf 1. Januar 1919. Auf den Art. 34, 35, 39 und 40 sind aber noch Bund, Gemeinden und Korporationen mit erheblichen Beiträgen beteiligt, mit denen sich die eigentliche Vorschussschuld auf rund Fr. 900,000 stellen wird.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1919		Neue Vorschüsse pro 1919		Amortisation pro 1919		Stand am 1. Januar 1920	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
II. Eisenbahnwesen.								
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
13. Brienzerseebahn	210	—	—	—	—	—	210	—
Total	47,011	40	—	—	—	—	47,011	40
B. Vorstudien für elektrischen Betrieb	13,030	—	—	—	—	—	13,030	—
C. Eisenbahnsubventionen.								
1. Pruntrut-Bonfol-Bahn, Vorschuss	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
2. Solothurn-Bern-Bahn	1,103,750	—	—	—	1,103,750	—	—	—
3. Sensetalbahn, Vorschuss	125,184	—	363	10	—	—	125,547	10
4. Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte), Vorschuss	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
5. Oberaargau-Seeland-Bahn	35,000	—	—	—	—	—	35,000	—
6. Mett-Meinisberg-Bahn, Vorschuss	8,029	65	20,737	85	—	—	28,767	50
7. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	745,685	—	61,315	—	807,000	—	—	—
8. Solothurn-Niederbipp-Bahn	240,000	—	82,500	—	—	—	322,500	—
9. Brienzerseebahn, Betriebssubvention	173,517	20	—	—	45,000	—	128,517	20
10. Langenthal-Jura-Bahn, Vorschuss	148,000	—	—	—	—	—	148,000	—
11. Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach-Bahn	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
12. Ligerz-Tessenberg-Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
13. Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	1,035,500	—	—	—	1,035,500	—	—	—
14. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, Vorschuss	20,084	95	24,415	40	—	—	44,500	35
15. Langenthal-Melchnau-Bahn	567,500	—	—	—	567,500	—	—	—
16. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn	32,000	—	—	—	—	—	32,000	—
17. Solothurn-Bern-Bahn, Vorschuss	—	—	120,250	—	—	—	120,250	—
18. Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, Vorschuss	—	—	200,000	—	—	—	200,000	—
19. Rhone-Rhein-Schiffahrt	—	—	2,500	—	—	—	2,500	—
Total	5,469,865	80	512,081	35	3,558,750	—	2,423,197	15

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Auch dieses Jahr brachte dem Vermessungswesen wenig Entwicklungsmöglichkeit.

Noch immer konnte eine Wiederaufnahme der Neuvermessungen nicht erfolgen. Die Nachführungsarbeiten dagegen wurden nach Möglichkeit gefördert, und es ist immerhin in diesem Spezialgebiet im Berichtsjahr ein Erfolg zu verzeichnen.

Über die ausgeführten Arbeiten sei auf die bezüglichen Abschnitte des vorliegenden Berichtes verwiesen.

B. Personal.

Im Laufe des Jahres ist Grundbuchgeometer Hunziker in eine Stelle als Trigonometer bei der schweizerischen Landestopographie übergetreten und Grundbuchgeometer Lüdin in die neu gebildete Abteilung für Juragewässerkorrektion der kantonalen Baudirektion. Beide Stellen sind noch nicht wieder besetzt.

C. Gesetze und Verordnungen.

An eidgenössischen Erlassen sind zu erwähnen: der Bundesbeschluss vom 5. Dezember 1919 über die Beteiligung des Bundes an den Kosten der Grundbuchvermessungen; eine Spezialanleitung für die Erstellung von Übersichtsplänen vom 27. Dezember 1919 und ein neues Prüfungsreglement für Grundbuchgeometer vom 30. Dezember 1919.

Kantonale Erlasse sind keine zu erwähnen.

D. Stand der eidgenössischen Kartenwerke.

Die geodätische Sektion der schweizerischen Landestopographie hat die Rekognoszierung und Versicherung neuer trigonometrischer Punkte II. und III. Ordnung in den Ämtern Thun, Frutigen, Interlaken und Oberhasli fortgeführt.

Im Mittelland ist die Winkelmessung für die Bestimmung der Neupunkte beendigt worden.

Auf der Strecke Grimsel-Brienz wurde die Versicherung der Fixpunkte für das Landespräzisionsnivellement vorgenommen.

Die topographische Sektion hat auf 3 Blättern (Massstab 1:25,000) des Atlasses der Schweiz die Veränderungen nachgetragen; 4 weitere Blätter sind neu aufgenommen worden.

E. Grundbuchvermessungen.

1. Triangulation IV. Ordnung.

In der Sektion III im Jura wurde die Arbeit weiter geführt, so dass nunmehr die Resultate für zirka 300 Neupunkte vorliegen.

Die Arbeiten in Sektion VIII, Bern und Umgebung, die seit 1916 eingestellt waren, wurden auf Wunsch der Gemeinde Bern im Gebiet Bümpliz wieder aufgenommen.

Die Winkelmessung für zirka 70 Neupunkte ist durchgeführt.

2. Parzellarvermessung.

Vom Regierungsrat wurde genehmigt die Vermessung über das Zusammenlegungsgebiet in den Gemeinden Utzenstorf und Kirchberg; die Anerkennung und Subventionierung durch die Bundesbehörden erfolgt, sobald die bestehenden Vermessungswerke auf den heutigen Stand nachgeführt sind.

Von den Bundesbehörden anerkannt und subventioniert wurden folgende 4 Vermessungswerke: Beurnevésin, Fontenais, Asuel, Blumenstein (Berggebiet); eidgenössische Subventionen wurden insgesamt Fr. 55,116.65 ausgerichtet.

In den Gemeinden Beurnevésin, Asuel und Blumenstein sind einzelne Teile der Arbeiten nach 1918 ausgeführt worden. An die Teuerungszulagen für diese Arbeiten hat der Bund Subventionen ausgerichtet von zusammen Fr. 911.

Verifikationen auf dem Felde wurden vorgenommen in: Rüschegg (nördlicher Teil), Erlenbach (Talgebiet) und Utzenstorf-Kirchberg (Zusammenlegungsgebiet).

In Arbeit waren folgende Vermessungen: Oberthal, Eggiwil, Guggisberg, Ober- und Niederstocken, Cornol, Courgenay, Chevenez (ohne Zusammenlegungsgebiet), Roche-d'Or, Rüschegg (nördlicher Teil), Utzenstorf-Kirchberg (Zusammenlegungsgebiet), Kaufdorf (Zusammenlegungsgebiet), Perrefitte, Erlenbach, Bure, Sornetan, Châtelat, Monible, Court, Roches.

Vermessungsverträge haben folgende Gemeinden abgeschlossen: Guggisberg, für die Ergänzung der Burgerwaldvermessung; Erlenbach, für die Aufnahme der Grenzen im Wald-, Weide- und Alpgebiet; Kaufdorf, für die Vermessung des Zusammenlegungsgebietes.

Nachtragsverträge betreffend Ausrichtung von Teuerungszulagen an die Geometer gemäss den Bundesratsbeschlüssen vom 5. Juli 1918 und 10. Februar 1919

haben abgeschlossen: Cornol, Chevenez, Roches, Court, Monible, Châtelat, Sornetan, Roche-d'Or, Blumenstein, Erlenbach, Rüschegg, Bournevésin, Courgenay, Perrefitte, Asuel, Utzenstorf, Kirchberg, Guggisberg und Eggiwil.

Der Nachtragsvertrag mit Bure ist noch ausstehend.

Neue Grundbuchvermessungen wurden, wie in den vorhergehenden 4 Jahren, auch pro 1919 keine ausgeschrieben.

3. Nachführung.

Die Nachführung der bestehenden Vermessungswerke auf den neuesten Stand behufs Anerkennung als Grundbuchvermessung durch die Bundesbehörden ist nicht in dem Masse gefördert worden, wie es sein sollte und könnte. Infolge der allgemeinen unsichern und teuren Verhältnisse hielten sowohl Geometer wie Gemeinden mit neuen Arbeiten zurück. Zur Anerkennung gelangten 62 weitere Vermessungswerke. Die Gesamtzahl der vom Bunde anerkannten Vermessungswerke beträgt nunmehr 218.

Im Einverständnis mit den Bundesbehörden ist im Jura mit der Nachführung einiger der ältern Vermessungswerke begonnen worden. Mit den Neuvermessungen muss wegen den notwendigen Güterzusammenlegungen zugewartet werden. Damit sich aber die Grundbuchführer doch auf ein Vermessungswerk stützen können, wird versucht, die alten Operate hierfür provisorisch dienstbar zu machen.

Die Neunumerierung der Parzellen entsprechend der Numerierung der Grundstücke im Grundbuch nimmt ebenfalls nur einen langsamen Fortschritt. Verschiedene Grundbuchämter können wegen Personalmangel die der Umnumerierung vorangehenden Bereinigungsarbeiten nicht vornehmen und hindern damit den Nachführungsgeometer in der Vornahme der Umarbeitung. Die Umarbeitungen sind bei 25 Operaten vollendet, bei 50 Operaten in Ausführung.

Die Organisation der Nachführungskreise ist im mittleren Kantonsteil bis auf einige wenige Gemeinden durchgeführt. Es wurden im Berichtsjahr die Dienstverträge der Nachführungskreise Nidau II, Erlach, Laufen, Wangen, Bern-Land, Hindelbank-Krauchthal, Moosseedorf, Interlaken, Matten vom Regierungsrat und dem eidgenössischen Grundbuchamt genehmigt.

Vor dem Abschluss stehen die Verträge mit den Kreisen Aarwangen, Burgdorf, Büren I und II, Nidau I und Schwarzenburg.

Im Jura ist die Organisation der Nachführungskreise vollständig durchgeführt; die abgeschlossenen Nachführungsverträge sind zur Genehmigung bereit.

Die allgemeine Teuerung hat auch eine Erhöhung für die Nachführungsgeometer festgesetzten Entschädigungen notwendig gemacht. Am 15. Juli hat der Regierungsrat einen neuen Tarif genehmigt, der eine Erhöhung der Ansätze um durchschnittlich 50 % vorsieht. In einem Nachtrag zum Dienstvertrag haben die Parteien diesen Tarif als verbindlich erklärt.

4. Güterzusammenlegungen.

Dieser im letzten Jahresbericht angedeutete neue Dienstzweig hat sich rasch entwickelt und viel, zum Teil schwierige, aber lohnende Arbeit gebracht.

Verifikationen und Inspektionen wurden vorgenommen bei folgenden Unternehmen: Limpachmoos bei Uetendorf, Fraubrunnen-Grafenried-Zauggenried, Oberfeld-Kirchberg, Büren zum Hof und Münchenbuchseemoos.

In verschiedenen Gemeinden wurde durch Referate aufzuklären versucht und auf die Bildung von Flurgenossenschaften hingewirkt, die sich die Durchführung von Güterzusammenlegungen zum Ziele setzen.

Die vom Vermessungsbureau durchgeführte Güterzusammenlegung in Chevenez stiess teilweise auf grossen Widerstand. Der Neuzuteilungsplan wurde im Frühjahr 1919 öffentlich aufgelegt, worauf zahlreiche Einsprachen einlangten, die aber meist auf Unkenntnis der Verhältnisse und auf Missverständnissen, teilweise aber auch auf grundsätzlicher Abneigung gegen alles Neue beruhten. Nur so erklärt es sich, dass die Einsprachen nur zum kleinsten Teil gütlich erledigt werden konnten und schliesslich durch Beschluss der Regierung entschieden werden mussten.

Heute sind die Hauptschwierigkeiten überwunden, die neue Einteilung ist aufs Terrain übertragen, und die Eigentümer haben den neuen Besitzstand angetreten und zum Teil schon bewirtschaftet. Es bleiben noch die neuen Feldwege auszubauen.

F. Grenzbereinigungen.

Vorgenommen wurden 9 Bereinigungen, nämlich:

Kirchdorf-Noflen, Ausserbirrmoos-Innerbirrmoos, Rüschegg-Rüeggisberg, Burgdorf-Kirchberg, Worb-Schlosswil, Bowil-Oberthal, Hilterfingen-Heiligenschwendi, Gelterfingen-Kaufdorf und Kaufdorf-Toffen.

Die Bereinigung der Kantonsgrenze Bern-Freiburg längs der Gemeinde Albligen ist durchgeführt und kann demnächst den Kantonsbehörden zur Genehmigung vorgelegt werden.

Dagegen konnte die notwendige Bereinigung der Kantonsgrenze Bern-Solothurn auch in diesem Jahr keine Förderung erfahren, da die beiden Regierungen die Verhandlungen noch nicht aufgenommen haben.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1919		
		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. 1918	12	5	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	12	8	4	—	—	—	—	3,088. 15	—	3,088. 15	9,563. 15	—	9,563. 15
Aarwangen													
31. Dez. 1918	25	5	6	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	25	9	6	10	—	—	—	2,331. 90	—	2,331. 90	5,853. 20	—	5,853. 20
Bern													
31. Dez. 1918	12	7	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	11	9	2	—	—	—	—	8,337. 20	—	8,337. 20	40,286. 95	—	40,286. 95
Biel													
31. Dez. 1918	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	2	1	1	—	—	—	—	12,799. —	—	12,799. —	13,286. —	—	13,286. —
Büren													
31. Dez. 1918	14	6	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	14	8	5	1	—	—	—	1,078. 40	—	1,078. 40	6,347. 20	—	6,347. 20
Burgdorf													
31. Dez. 1918	24	7	10	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	24	12	5	7	—	—	—	2,414. 35	-	2,414. 35	8,236. 85	—	8,236. 85
Courtelary													
31. Dez. 1918	19	—	4	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	19	—	5	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg													
31. Dez. 1918	23	—	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	23	—	4	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erlach													
31. Dez. 1918	13	7	2	4	—	—	—	-	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	13	10	2	1	—	—	—	1,937. 95	—	1,937. 95	8,160. 90	—	8,160. 90
Freibergen													
31. Dez. 1918	17	—	5	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fraubrunnen													
31. Dez. 1918	27	14	6	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	27	19	8	—	—	—	—	1,865. 10	—	1,865. 10	9,415. 55	—	9,415. 55
Frutigen													
31. Dez. 1918	7	—	2	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	7	1	1	—	—	—	5	2,443. —	—	2,443. —	2,443. —	—	2,443. —
Interlaken													
31. Dez. 1918	24	1	1	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	24	1	1	—	—	—	22	—	—	—	2,583. 80	—	2,583. 80
Konolfingen													
31. Dez. 1918	31	14	16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	31	24	6	—	—	1	—	5,816. 85	—	5,816. 85	14,586. 15	—	14,586. 15
Laufen													
31. Dez. 1918	12	1	2	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	12	1	2	9	—	—	—	—	—	—	236. 85	1,494. 10	1,730. 95

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung: 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	Bundesbeiträge an Vermessungskosten: Im Berichtsjahre bezogen: Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1919: Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez. 1918	11	11	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	11	11	—	—	—	—	—	1,532. 95	—	1,532. 95	7,824. 55	—	7,824. 55
Münster													
31. Dez. 1918	34	—	3	25	—	6	—		—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	34	—	4	24	—	6	—	—	—	—	—	—	—
Neuenstadt													
31. Dez. 1918	5	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	5	—	2	3	—	—		—	—	—	—	—	—
Nidau													
31. Dez. 1918	27	15	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	27	23	2	2	—	—	—	6,208. 90	—	6,208. 90	15,684. 95		15,684. 95
Oberhasle													
31. Dez. 1918	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1918	36	—	5	19	4	8	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	36	—	6	18	7	5	—	—	49,229. 75	49,229. 75	—	106,669. 75	106,669. 75
Saanen													
31. Dez. 1919	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1918	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez. 1918	4	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	4	2	—	—	—	2	—	2,442. 90	—	2,442. 90	2,830. 15	—	2,830. 15
Seftigen													
31. Dez. 1918	27	17	8	2	—		—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	27	24	2	1	—	—	—	5,957. 45	—	5,957. 45	14,284. 15	—	14,284. 15
Signau													
31. Dez. 1918	9	3	2	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	9	4	1	—	2	1	1	1,915. 45	—	1,915. 45	5,351. 65	70,949. 80	76,301. 45
Nied.-Simmenthal													
31. Dez. 1918	9	1	—	—	2	3	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	9	1	—	—	2	3	3	—	—	—	1,481. —	68,426. 60	69,907. 60
Ober-Simmenthal													
31. Dez. 1918	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1918	28	11	13	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	28	16	11	—	1	—	—	3,278. 35	6,798. 30	10,076. 65	20,651. 40	11,925. 85	32,577. 25
Trachselwald													
31. Dez. 1918	10	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	10	4	5	1	—	—	—	1,685. 60	—	1,685. 60	5,665. 50	—	5,665. 50
Wangen													
31. Dez. 1918	26	14	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	26	18	8	—	—	—	—	2,937. 80	—	2,937. 80	6,892. 60	—	6,892. 60
Stand													
31. Dez. 1918	501	143	131	154	9	20	44	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1919	500	206	96	124	12	18	44	68,071. 30	56,028. 05	124,099. 35	201,665. 55	259,466. 10	461,131. 65

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

Wie im letzten Bericht dargetan, stand das Eisenbahnwesen auch im Berichtsjahre vollständig unter dem Einfluss des Kohlenmangels, der erhöhten Materialpreise und der stetig steigenden Teuerungszulagen an das Personal. Die Folgen davon sind natürlicherweise die immer schlechter werdenden Betriebsergebnisse speziell der Dampfbahnen. Mit Schrecken sieht man, wie seit Kriegsausbruch die Ausgaben Jahr für Jahr in die Höhe gingen, ohne dass die Einnahmen aus dem Personen- und Gütertransport, trotz erneuter Erhöhung der Taxen, Schritt zu halten vermochten. Immer mehr und mehr zeigt sich, dass die Elektrifikation der bernischen Dampfbahnen die der Regierungsrat im Oktober 1918 vorschlug und welcher vom Grossen Rat die Genehmigung erteilt wurde, eine absolut dringende Notwendigkeit war. Je rascher die bernischen Dampfbahnen dem elektrischen Betrieb übergeben werden können, um so schneller werden sie die schwere Krisis überwinden, in welche sie alle mehr oder weniger ohne Ausnahme gekommen sind.

Der Elektrifikation wurde denn auch im Berichtsjahre alle Aufmerksamkeit geschenkt. In Angriff genommen, wurden vorerst folgende Linien:

Spiez-Interlaken, Spiez-Erlenbach-Zweisimmen und die Gürbetalbahn. Nach dem Arbeitsfortschritt auf Ende des Jahres zu schliessen, kann mit Bestimmtheit angenommen werden, dass sämtliche genannten Linien im Verlaufe des Sommers 1920 den elektrischen Betrieb aufnehmen können. Der Bau der im Jahre 1918 bestellten 14 Stück Lokomotiven ist leider nicht in dem Tempo vorwärts gegangen, wie dies beabsichtigt war, doch werden die ersten Lokomotiven immerhin im Verlaufe des Mai 1920 zur Ablieferung kommen können.

Als weitere Linien sollen sofort umgebaut werden die Bern-Neuenburg-, die Schwarzenburg- und die Sensetalbahn. Diesbezügliche Verhandlungen haben am Ende des Berichtsjahres bereits begonnen.

Die bis Ende des Jahres für die Elektrifikation vorläufig verausgabte Summe beträgt rund Fr. 4,000,000. Hierbei sind alle Arbeitslöhne, Materialanschaffungen etc. inbegriffen.

Die Lokomotiven wurden von der Kantonalbank Bern bestellt und werden an die einzelnen Bahnen alsdann abgegeben.

Dieses rasche Fortschreiten der Elektrifikation, so notwendig sie ist, wäre wohl nicht möglich, wenn der Bund nicht bereitwillig seine Hülfe zugesagt hätte. Gemäss Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahnen und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes (vom 2. Oktober 1919) wird der Bundesrat ermächtigt, in Verbindung mit den Kantonen und Gemeinden diejenigen bestehenden privaten Bahnen und Dampfschiffsunternehmungen, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines Gebietes desselben von erheblicher Bedeutung sind, zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes zu unterstützen, sofern dadurch die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung nachweisbar gehoben werden kann.

Die Unterstützung erfolgt gewöhnlich in der Weise, dass der Bund die eine und der Kanton mit den Gemeinden die andere Hälfte der Kosten tragen.

Damit der Kanton für seine Mithülfe bei der Elektrifikation die gesetzliche Grundlage hat, sah sich der Regierungsrat genötigt, das Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 7. Juli 1912 einer Revision zu unterziehen und dem Grossen Rate vorzulegen. Die Revision sieht neben der Aufnahme von besonderen Bestimmungen für die Beteiligung des Staates bei der Umwandlung der Dampfbahnen zum elektrischen Betrieb, bei denen er finanziell beteiligt ist, auch eine Änderung in der Höhe der alten Ansätze für die Beteiligung am Bau von Bahnen vor. Zufolge der gewaltigen Preissteigerungen auf allen Gebieten reichen die im Gesetz vom Jahre 1912 angesetzten Beiträge an den Bau neuer Linien bei weitem nicht mehr aus. Sie mussten deshalb im neuen Gesetz in Übereinstimmung mit den gestiegenen Baukosten gebracht werden.

Auch wurde den Wünschen aus verschiedenen Gegenden des Kantons entsprochen und zu den bereits im Gesetz vom Jahre 1912 enthaltenen eine Anzahl neue Linien als subventionsberechtigt anerkannt.

Es sind die folgenden:

1. Meiringen-Innertkirchen-Guttanen.
2. Frutigen-Adelboden oder Kandersteg-Adelboden.
3. Thun-Schwarzenegg.
4. Bern-Aarberg-Biel.
5. Lyss-Worben mit Anschluss an die Schmalspurbahnen Aarberg-Biel.
6. Laufen-Breitenbach.

Die Gesetzesvorlage wurde vom Grossen Rat in der Oktobersession in erster Lesung behandelt und soll im März zur Abstimmung vor das Bernervolk gebracht werden.

Die Revision des Subventionsgesetzes vom Jahre 1912 darf wohl als das bedeutendste Vorkommnis auf der Eisenbahndirektion gebucht werden.

Gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 wird der Bundesrat ermächtigt, in Verbindung mit den Kantonen und den Gemeinden dafür zu sorgen, dass der Betrieb von privaten Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen, der für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines Gebietes desselben von erheblicher Bedeutung ist, auch für den Fall aufrechterhalten bleibt, wenn zufolge der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse die Einnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben nicht ausreichen. Bereits sahen sich einige bernische Bahnen genötigt, diese Hülfe anzurufen. Wir werden über dieselben unter C. Bahnen im Betrieb noch weiter berichten.

Infolge der trotz dem Friedensschluss anhaltenden Teuerung sahen sich sämtliche Bahnen genötigt, Teuerungszulagen an ihr Personal auszurichten. Dieselben sind gegenüber dem Vorjahr erneut gestiegen. Eine Einheitlichkeit unter den bernischen Bahnen betreffend Ausrichtung von Teuerungszulagen konnte leider nicht zustande kommen, indem die verschiedenen Bahnen nach ihrer Bedeutung und auch nach ihren finanziellen Verhältnissen voneinander zu verschieden sind.

Einige Bahnen haben, um mit den Teuerungszulagen aufzuräumen, neue Besoldungsregulative aufgestellt. Es zeigt sich immer mehr, dass dies der rechte Weg ist, um die stets grösser werdenden Forderungen des Personals zurückzuhalten.

Wie im letzten Jahresbericht bereits erwähnt, haben sich in den verschiedenen Landesgegenden des Kantons Automobilgesellschaften gegründet, um den Gegenden, die noch ohne Bahnverbindungen sind, bessere Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Bis Ende des Jahres bestehen folgende Gesellschaften:

Automobilkurse Herzogenbuchsee-Wangen.
Automobilkurse Herzogenbuchsee-Bleienbach-Langenthal.
A.-G. Automobilverkehr Koppigen und Umgebung.
Genossenschaft Automobilverkehr Aarberg und Umgebung.
Genossenschaft Automobilverkehr Thun-Heiligenschwendi.
A.-G. Automobilverkehr Gunten-Sigriswil.
Genossenschaft Automobilverkehr Frutigen-Adelboden.
Société des Auto-Transport „Jura Centre", Moutier.

Zudem führte die eidgenössische Postverwaltung eine Anzahl von Kursen auf ihre eigene Rechnung. Hauptsächlich infolge der enormen Preissteigerung des Benzins und der Gummibereifung haben die meisten Gesellschaften die Betriebsrechnungen der letzten Jahre mit Defiziten abgeschlossen. Sie gelangten deshalb mit einer Eingabe um Unterstützung an den Regierungsrat. Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 29. September den Regierungsrat ermächtigt, den oben genannten Gesellschaften für die Jahre 1918 und 1919 Beiträge an die Deckung der Betriebsdefizite auszurichten. Die Höhe dieser Beiträge beträgt im Jahr im Maximum Fr. 500 per km und Fr. 500 pro 150 m Höhedifferenz. Die Prüfung der Rechnungen dieser Gesellschaften soll vorgängig der Ausrichtung der Subvention vom neugegründeten kantonalen Treuhandbureau, zu dessen Vorsteher Herr Inspektor Häuptli vom Regierungsrat gewählt wurde, vorgenommen werden.

2. Schiffahrtswesen.

Auch im Berichtsjahre wurde die Kontrolle der bernischen Gewässer, ausgenommen des Bielersees, von dem kantonalen Schiffahrtsaufseher besorgt. Der Bielersee und die obere Zihl unterstehen dem von der interkantonalen Schiffahrtskommission bestimmten Inspektor.

In der Sitzung vom 8. Februar 1919 hat der Regierungsrat für die Schiffahrtskontrolle einen neuen Gebührentarif aufgestellt.

Zudem wurde die Kontrolle und speziell das Inkasso der Gebühren gründlich durchgeführt. Es zeigte sich dann auch, dass die Einnahmen gegenüber dem Vorjahre ganz beträchtlich gestiegen sind.

3. Personal.

An Stelle des vom Regierungsrat als Abteilungschef der Juragewässerkorrektion gewählten Ingenieurs Artur Peter wurde als Abteilungschef der Eisenbahndirektion gewählt Ingenieur Karl Braun.

B. Fahrpläne.

Im Berichtsjahre fand ein zweimaliger, allgemeiner Wechsel des Fahrplanes statt, und zwar unterm 7. Juli und 11. Oktober.

Mit dem am 2. Dezember 1918 eingeführten fünften reduzierten Fahrplan war für die Zeit bis zum 20. April 1919 eine vollständige Verkehrseinstellung der Dampfbahnen an Sonntagen verbunden. Mit dem 7. Juli wurden wieder einige wenige Werktagsschnellzüge eingeführt, während der Fahrplan vom 11. Oktober dann wesentlich bessere Verbindungen brachte und auch eine Einschränkung an Sonntagen nicht mehr vorsah. Zu beiden Fahrplanentwürfen konnten die Kantonsregierungen nicht Stellung nehmen, da sie noch als Massnahmen infolge des Kriegs betrachtet wurden.

Die Kohlenlieferungen, die im Frühjahr noch sehr mangelhaft waren, nahmen im Verlaufe des Sommers und gegen den Herbst beständig grössere Dimensionen an. Leider gingen sie auf den Winter eher wieder zurück infolge von Arbeitsniederlegung der Bergleute, die nach und nach auf alle kohlenproduzierenden Länder übergriff.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Linien.

1. Berner Alpenbahn.

Infolge der auf der Südrampe vielfach vorgekommenen Betriebsstörungen sah sich die Lötschbergbahn genötigt, durch ein Expertengutachten die Möglichkeit der Sanierung der Verhältnisse prüfen zu lassen. Die Experten kommen zum Schluss, dass die Bahnlinie an zwei Stellen bergwärts in Tunnel zu verlegen sei. Die neuen Tunnellängen betragen 2993 m beziehungsweise 1082 m. Zudem sind eine Reihe von anderen Sicherungsbauten notwendig.

Durch die Mithülfe des Bundes gemäss Bundesbeschluss betreffend die Behebung der Arbeitslosigkeit durch verschiedene Arbeiten, insbesondere Notstandsarbeiten, vom 15. Juli 1919, war es möglich, die Arbeiten am neuen Bahnhof in Interlaken-West in Angriff zu nehmen.

2. Berner Oberland-Bahnen.

Durch den langandauernden Krieg und die damit fast gänzlich unterbundene Fremdenindustrie haben die Transportanstalten des Berner Oberlandes sehr stark gelitten. So sahen sich auch die Berner-Oberland-Bahnen genötigt, die Hülfe des Bundes gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 anzurufen. Nachdem die an der Aufrechterhaltung des Betriebes interessierten Gemeinden die Bereitwilligkeit zur Übernahme des auf sie fallenden Anteils von der Hülfeleistung ausgesprochen hatten, sicherte auch der Regierungsrat in seiner Sitzung vom 26. Mai 1919 gegenüber dem Bundesrat seine Mithülfe zu.

Mit dem Umbau des Stationsgebäudes in Interlaken-Ost konnte im Berichtsjahre begonnen werden. Der Bund, der Kanton Bern und die interessierte Gemeinde leisten an die Umbaukosten Beiträge im Sinne des Bundesbeschlusses betreffend die Behebung der Arbeitslosigkeit durch Notstandsarbeiten vom 15. Juli 1919.

3. Rechtsufrige Thunerseebahn.

Die vom Grossen Rat im Jahre 1916 beschlossene Beteiligung in Prioritätsaktien konnte im Berichtsjahre noch nicht ausbezahlt werden, da die Bahngesellschaft die an die Subventionierung geknüpften Bedingungen noch nicht erfüllt hatte. (Vertrag mit der Thunerseeschiffahrt.)

Da infolge Freigabe des Benzins der Automobilverkehr wieder einen neuen Aufschwung genommen hat, zeigte sich immer mehr, dass die Verhältnisse auf der Strasse Thun-Interlaken durch die Strassenbahn recht gefährlich werden können. Die Bahngesellschaft muss angehalten werden, an verschiedenen engen, unübersichtlichen Stellen Verbesserungen an ihrer Anlage vorzunehmen.

4. Emmentalbahn.

Auf der Strecke Hasle-Rüegsau-Langnau konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Die Linie wurde mit dem System der Burgdorf-Thun-Bahn ausgerüstet.

5. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Dieses Unternehmen ist infolge der enormen Steigerung der Materialpreise in eine sehr missliche Lage geraten, so dass es genötigt war, die Hülfe des Bundes gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über Hülfeleistung an notleidende Transportunternehmungen anzurufen.

Die Hülfe, an der sich neben dem Bund auch der Kanton und die Gemeinden beteiligen, wurde ihm für 3 Jahre gewährt. Bis zu diesem Zeitpunkt hofft man, die Elektrifizierung durchgeführt zu haben.

6. Bern-Zollikofen-Bahn.

Durch die vorgekommenen Zusammenstösse von Zügen auf der Strecke Bern-Tiefenaubrücke zeigte sich immer mehr, wie dringend notwendig die Erstellung eines von der Strasse vollständig unabhängigen Bahnkörpers mit genügenden Ausweichlängen geworden ist. Eine vom Staate durchgeführte, umfangreiche Entwässerung der Strasse hat auf die neuen Verhältnisse schon Rücksicht genommen. Die mit der Bern-Zollikofen-Bahn in Betriebsgemeinschaft stehenden Linien haben eine neue Gehaltsordnung angenommen.

7. Solothurn-Bern-Bahn.

Die Betriebseinnahmen haben sich seit der kurzen Zeit des Bestehens des Unternehmens mehr wie verdoppelt.

Ungünstig wirkt immer noch der Umstand, dass die Einfahrt nach Bern noch nicht möglich ist. Die bezüglichen Studien und Vorarbeiten sind aber im Gange.

Das Unternehmen hat eine neue Gehaltsordnung aufgestellt, die den heutigen Verhältnissen Rechnung trägt und mit dem System der Teuerungszulagen bricht.

8. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Die Nachfinanzierung des Unternehmens konnte durchgeführt werden. Der vierte Fünftel der Staatsbeteiligung wurde ausbezahlt. Die provisorische Rötibrücke wurde nicht erstellt, da die für den Bau vorgesehenen Genietruppen nicht mehr einberufen wurden. Dagegen verpflichtete sich der Staat Solothurn, die definitive Brücke auf den 31. Oktober 1924 fertigzustellen.

Das Unternehmen entwickelt sich gut und zeigt eine wider Erwarten grosse Frequenz.

9. Solothurn-Münster-Bahn.

Auch dieses Unternehmen sieht sich genötigt, die finanzielle Hülfe des Bundes anzurufen. Das Konkursbegehren, das die Firma Buss & Cie. in Basel anhängig machte, wurde auf Vorstellungen hin wieder zurückgezogen.

10. Biel-Meinisberg-Bahn.

Dieses Unternehmen war während einiger Zeit im Berichtsjahre eingestellt, da die zum Betrieb notwendigen Mittel vollständig fehlten. Schliesslich halfen die Gemeinden und der Kanton nach. Für die nächsten 3 Jahre steht die Hülfe des Bundes in Verbindung mit dem Kanton und den Gemeinden in Aussicht.

Der Ausbau der Strecken Bahnhof Biel-Mett und Meinisberg-Bären sowie die Elektrifikation sollen nach Möglichkeit gefördert werden. Bis auf wenige Gemeinden ist die verlangte Aktienbeteiligung gesprochen.

11. Saignelégier-Glovelier u. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Diese beiden Unternehmen sahen sich genötigt, die Hülfe des Bundes anzurufen.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

Schweizerische Bundesbahnen.

Mit den Arbeiten im Simplontunnel wurde im Berichtsjahr wieder begonnen.

Der Bau des neuen Bahnhofes in Biel wurde weiter gefördert. Mit der Erstellung des Aufnahmegebäudes wurde begonnen.

Das Projekt für den Zentralbahnhof in Thun wurde endgültig bereinigt und die Vorbereitungsarbeiten aufgenommen.

Die Linie Bern-Thun konnte dem elektrischen Betriebe übergeben werden.

D. Projektierte Bahnen.

Von den bereits projektierten Bahnen konnte im Berichtsjahre keine den Finanzausweis leisten, da die Beschaffung der notwendigen Mittel gegenwärtig unmöglich ist.

Das Projekt der Meiringen-Guttannen-Innertkirchen Bahn wurde ausgearbeitet und soll anfangs 1920 vorgelegt werden.

E. Eisenbahnkonzessionen.

Im Jahre 1919 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

Konzessionsänderung.

17. Februar 1919: Bözingen-Biel-Nidau;
20. Oktober 1919: Ligerz-Tessenberg.

Neue Konzessionen.

31. März 1919: Meiringen-Innertkirchen-Guttannen.

Fristverlängerungen.

7. Januar 1919: Beatenberg-Niederhorn;
1. Februar 1919: Frutigen-Adelboden;
11. Februar 1919: Herzogenbuchsee-Wangen-Jurabahn;
13. April 1919: Ins-Erlach;
2. Juli 1919: Münchenbuchsee-Zollikofen;
8. Juli 1919: Delsberg-Mervelier;
29. Juli 1919: Stockentalbahn.

F. Schiffahrt.

1. Bielersee.

Im Berichtsjahre waren der interkantonalen Kontrolle unterstellt:

Motorboote	23
Segelschiffe	10
Ruderschiffe	452
Total	485

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

Brienzersee	170 Schiffe
Thunersee	446 „
Aare, Saane und Emme nebst den kleinen Gewässern	310 „
Total	926 Schiffe

Der Kredit pro 1919 betrug Fr. 5000.

Einnahmen Gebühren	Fr. 4422.50
Sonstige Einnahmen	„ 9.40
Ausgaben	„ 5371.75

Bern, den 30. April 1920.

Der Bau- und Eisenbahn-Direktor des Kantons Bern:

Rudolf von Erlach.

Vom Regierungsrat genehmigt am 18. Juni 1920.

Test. Der Staatsschreiber: **Rudolf.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnlinien auf Ende 1919.

№	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	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	2,000,000	5,820,500	—	—
	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	722,000	1,722,000	836,500	799,440
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	33,2	33,2	3,965,500	1,400,000	5,365,500	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	768,000	1,422,500	859,000	859,000
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	2,7	2,7			580,000		
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	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	982,000	3,752,000	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	—	1,100,000	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	11,2	10	1,113,800	350,000	1,463,800	807,200	807,200
12	Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888 / 30. V. 1892	29. VIII. 1898	23. VIII. 1898 / 23. VII. 1903	25,1	6,6	2,700,000	1,406,500	4,106,500	215,000	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	17,5	17,5	1,730,000	779,000	2,509,000	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	21,5	8,6	4,821,000	2,500,000	7,321,000	1,185,000	1,185,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 / 28. II. 1907	1. VI. 1908	24,4	24,4	2,643,000	500,000	3,143,000	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	102,547,000	168,147,000	17,500,000 / 1,980,000 / 4,701,000	17,500,000 / 1,980,000 / 3,638,194
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		Total	229,694,800	43,033,700	41,781,345
	II. Schmalspurbahnen.										
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	8,8	8,8	500,000	—	500,000	150,000	50,000
	Elektrifikation	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	—	—	257,000	100,000	357,000	90,000	90,000
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26,1	18,7	1,360,000	350,000	1,710,000	352,000	350,200
3	Bern-Worb	23. XII. 1896 / 22. XII. 1906	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	9,8	9,8	751,200	539,200	1,290,400	399,960	358,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	62,2	21,7	9,000,000	8,277,000	17,277,000	2,050,000	2,050,000
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	12,6	12,6	1,000,100	550,000	1,550,100	500,000	500,000
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	15,6	12,6	1,240,000	400,000	1,640,000	504,000	504,000
6	Tramelan-Breuleux-Noirmont	22. XII. 1905	22. III. 1907	16. XII. 1913	14	14	1,465,000	—	1,465,000	745,685	807,000
7	Bern-Zollikofen, mit Abzweig. nach Worblaufen	25. VI. 1909	26. IX. 1910	13. VII. 1912	6,9	6,9	660,000	250,000	910,000	293,000	293,000
8	Worblentalbahn	6. IV. 1911	18. IX. 1911	25. VIII. 1913	12	12	1,480,250	—	1,480,250	880,000	880,000
9	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	7,4	7,4	648,000	—	648,000	259,200	259,200
10	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	20. XII. 1907	24. IV. 1912 / 29. V. 1913	— / —	9,6	9,6	?	?	1,076,500	4,615	4,615
11	Oberaargau-Seeland	22. XII. 1909	18. XI. 1912	—	44	44	3,800,000	1,400,000	5,200,000	35,000	35,000
12	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	20,5	20,5	2,006,000	214,000	2,220,000	1,035,500	1,035,500
13	Solothurn-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	28	21,6	2,700,000	1,250,000	3,950,000	1,103,750	1,103,500
14	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	14	8	1,843,500	900,000	2,743,500	240,000	322,500
15	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	11,3	11,3	1,000,000	300,000	1,300,000	567,500	567,500
16	Steffisburg-Thoune-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	26,3	26,3	1,700,000	1,600,000	3,300,000	32,000	34,825
				Total	328,5	265,8		Total	48,617,750	9,242,210	9,245,400
				Gesamttotal	786,9	621,5			278,312,550	52,275,910	51,026,745