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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1921)

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

Autor: Erlach, Rudolf von / Volmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416964

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: 09.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1921.

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

I. Bauwesen.

A. Allgemeine Verwaltung.

Personal.

Die Organisation der Verwaltung hat im Berichtsjahre keine Änderung erfahren.

Die Geschäfte der Baudirektion haben stark zugenommen. Die Ursache liegt hauptsächlich in aus den aussergewöhnlichen Weltzuständen heraus entstandenen, neuen Notwendigkeiten und Tätigkeitsverschiebungen. Arbeitslosigkeit und Notstand einerseits, Arbeitsbeschaffung und Unterstützung anderseits waren die Signatur auch des Jahres 1921 für grosse Bevölkerungsteile des In- und Auslandes. Das Wirtschafts- und Arbeitsleben der ganzen Welt leidet schwer unter den unsichern politischen Verhältnissen und im besondern unter den ungeheuren Geldwertdifferenzen. Ohne das gemeinsame Einschreiten der Gemeinden-, Kantons- und Bundesbehörden mittels Unterstützungen und Arbeitsbeschaffung für die Notleidenden in Baugewerbe und Industrie wäre die schwere, wirtschaftliche Krise nicht zu überwinden. Alle guten Kräfte müssen zusammenwirken, um Besserung zu schaffen. Ohne grosse Opfer geht das nicht ab. Auch für den sonst stark belasteten Staatsfiskus wäre es ja wünschenswert gewesen, weniger ausserordentliche Bauten bei hochstehenden Baupreisen ausführen oder subventionieren zu müssen. Das war und ist aber durchaus unvermeidlich. Auch ist ja unter allen Umständen Arbeitsbeschaffung blossen Unterstützungen weit vorzuziehen, indem doch materielle wie auch grosse moralische Gegenwerte da sind.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obligatorische Unfallversicherung. Am 31. März 1921 ist das 3. Versicherungsjahr abgelaufen. Fortan soll aber mit dem Kalenderjahr abgerechnet werden. Demgemäss fand je ein Abschluss auf 31. März und auf 31. Dezember 1921 statt. Der Prämiensatz betrug, gemäss Entscheid der Anstalt vom 8. November 1920, für die Betriebsversicherung einheitlich 22 ‰ und für Nichtbetriebsversicherung 5 respektive 6 ‰. Die Abrechnung auf 31. März 1921 ergab bei einer gesamten Lohnsumme von Fr. 2,508,265. 75 eine Prämienleistung an die Anstalt von Fr. 61,493. 95 für Betrieb und Franken 16,758. 20 für Nichtbetrieb; total Fr. 78,252. 15. Die erhaltenen Unfallentschädigungen betrugen ohne Arzt- und Apothekerkosten für 120 Unfälle Fr. 19,850. 30. Die Abrechnung auf 31. Dezember 1921 ergab eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,172,776. 80, eine Betriebsprämie von Fr. 45,482. 25 und eine Nichtbetriebsprämie von Fr. 10,970. 15 = total Fr. 56,452. 40. Die Anstalt bezahlte für 104 Unfälle, ohne Arzt- und Apothekerkosten, Fr. 14,856. 20. Eine grössere Anzahl Fälle sind noch nicht erledigt; ferner kommen zu diesen Entschädigungen noch jährliche Renten an 7 Verunfallte.

B. Gesetzgebung.

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

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

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

C. Hochbau.

1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten 1921.

a. Ausgaben für Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäude, Unterrichts-, Erziehungs-, Militär- und Strafanstalten, Frauenspital, technische, alp-, land- und milchwirtschaftliche Schulen. (Budget X D 1: Fr. 250,000.)

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

[1]) Grossratsbeschluss vom 16. Mai 1921.

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

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

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

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

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

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

[1]) Grossratsbeschluss vom 3. Februar 1913.
[2]) » » 26. September 1921.
Die + bedeuten Einnahmen. (Zur Hauptsache Brandentschädigung für Waldau.)

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

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

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

d. Auf Vorschussrechnung wurden folgende Hochbauarbeiten ausgeführt und bezahlt:

Bauobjekte	Bewilligte Baukredite		Reinausgaben pro 1921		Gesamtkosten bis Ende 1921		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Laupen, Schlossfelsen; Verbauung	10,000	—	—	—	9,064	05	Erledigt. Von Rubrik X C I zurückvergütet.
Waldau, Anstaltsscheunen; Unterhalt	4,000	—	757	—	1,962	45	Erledigt. Von Anstalt zurückvergütet.
St. Johannsen, Strafanstalt; Zellenbau[1]	260,000	—	1,577	80	146,621	80	Wird von der Anstalt amort.
Langenthal, landw. Schule; Ökonomiegebäude[2]	236,000	—	226,197	10	226,197	10	Zu Lasten der Landw.-Direktion.
St. Johannsen, Verwaltungsgebäude	70,000	—	—	—	65,128	35	Erledigt. Von Anstalt zurückvergütet.
Tessenberg, Jaberghaus	2,500	—	—	—	1,000	—	Erledigt. Von Anstalt zurückvergütet.
Bern, Frauenspital; Erweiterungsbau[3]	955,000	—	275,542	25	951,455	—	Aus X D 3. Fr. 90,000 amortisiert.
			+102,929	75			
Rütti, Molkereischule; Käsereigebäude	25,500	—	1,339	80	25,498	60	Erledigt. Von Molkereischule zurückvergütet.
Bellelay, Anstaltsökonomie, Kochanlage	9,500	—	740	30	9,490	85	Erledigt. Von Anstaltsökonomie zurückvergütet.
Waldau, Mösli; Angestelltenwohnungen	24,000	—	21,801	10	22,003	50	do.
Bellelay, Torfausbeutung; Betrieb	15,000	—	—	—	15,000	—	Einnahmenüberschuss auf A i 20*a* übergeschrieben.
			+4,502	20	+ 2,033	30	
Bellelay, Torfausbeutung; Einrichtung	45,000	—	—	—	45,018	65	Bis am 1. Januar 1922 Franken 25,834. 05 amortisiert.
Münsingen, landw. Schule, Verbesserungen	16,000	—	362	—	15,673	95	Erledigt. Von landw. Schule zurückvergütet.
Bern, Frauenspital; Sterilisationsanlage	32,500	—	12,500	—	32,500	—	Fertig.
Bellelay, Schweinestallbau mit Küche	73,000	—	64,390	50	67,241	80	Wird aus Ökonomierechnung amortisiert.
Langenthal, landw. Schule; Verwaltungshaus[4]	266,000	—	90,764	70	90,764	70	
			+ 20,000	—			
Biel, Technikum; Erweiterung	10,600	—	—	—	10,575	—	Amortisation später aus Hauptkredit.
Rütti, landw. Schule; Verwaltungsgebäude	3,300	—	1,550	95	1,550	95	Aus Betriebsrechnung d. Schule vergütet.
Bern, Frauenspital; Heizung und Warmwassereinrichtung[5]	166,000	—	44,432	60	165,432	60	
			+ 378	95			
Tessenberg, Bon Accueil; Instandstellung	10,000	—	2,670	60	10,028	70	
Öschberg, Gartenbauschule; Neuanlagen[6]	165,000	—	129,482	50	129,482	50	
Münsingen, Anstaltsökonomie; Verbesserungen	20,310	—	7,143	45	18,955	70	Aus Ökonomierechnung der Anstalt vergütet.
Übertrag	2,419,210	—	881,252	65	2,060,646	25	

Die + bedeuten Einnahmen.

[1]) Grossratsbeschluss vom 19. Mai 1919.
[2]) „ „ 15. November 1920.
[3]) „ „ 18. März 1919 und 13. Oktober 1920.
[4]) „ „ 16. Mai 1921.
[5]) „ „ 22. März 1920.
[6]) „ „ 2. „ 1921.

Bauobjekte	Bewilligte Baukredite		Reinausgaben pro 1921		Gesamtkosten bis Ende 1921		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Übertrag	2,419,210	—	881,252	65	2,060,646	25	
Bern, Frauenspital; Mobiliar [1]	229,000	—	226,829	50	226,829	50	
			+ 20	—			
Tessenberg, neue Scheune [2]	143,000	—	46,105	—	46,105	—	
Münsingen, landw. Schule; Hauptküche und Pächterhaus	12,860	—	12,741	35	12,741	35	Erledigt. Aus Baukredit der Schule vergütet.
Münsingen, Anstaltsökonomie; Stallverbesserung.	2,200	—	1,894	75	1,894	75	Aus Ökonomierechnung der Anstalt vergütet.
	2,806,270	—	1,168,823	25	2,348,216	85	

Die + bedeuten Einnahmen.

[1]) Grossratsbeschluss vom 2. März 1921.
[2]) „ „ 16. Mai 1921.

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

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

(Budgetkredit C: Fr. 440,000.)

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

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

3. Schulhäuser und Anstalten von Gemeinden und Korporationen.

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

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

4. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

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

Biel, Alignementsplan; Abänderung.
Burgdorf, Gebührentarif.
Langnau, Kanalisationsreglement.
Burgdorf, Reglement betreffend Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze.
Oberburg, Wasserregulativ.
Sumiswald, Kanalisationsreglement; Nachtrag.
Réclère, Wasserreglement.
Arni, Elektrizitätsreglement.
Thun, Baureglement; Abänderung.
Zollikofen, Wasserversorgungsreglement.
Thun, Alignementsplan für die Seestrasse.
Rohrbach, Wasserversorgungsreglement.
Langenthal, Alignementsplan für den Flurweg.
Rohrbach, Wasserversorgungs- und Licht- und Kraftreglemente.
Schwarzenburg, Alignementsplan; Abänderung.
Münster, Kanalisationsreglement.
Neuenstadt, Elektrizitätsreglement.
Münster, Wasserversorgungsreglement.
Spiez, Alignementsplan für die Spiez-Faulensee-Strasse; Abänderung.

5. Hochbaupolizei.

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

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

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

[1]) Mit Subvention aus Notstandskrediten ausgeführt.

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

[1]) Mit Subventionen aus Notstandskrediten ausgeführt.

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

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

Der ordentliche Budgetkredit F 1 von Fr. 200,000 wurde mit Ermächtigung des Regierungsrates, unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates, um rund Fr. 200,000 überschritten. Zu andern Zeiten wäre eine solche Mehrausgabe etwas ganz Aussergewöhnliches gewesen; hier liegt sie genugsam in den Verhältnissen begründet, Notstandsarbeiten anzuordnen. Das eidgenössische Arbeitsamt hat seinerzeit vor Bewilligung von Subventionen grundsätzlich verlangt, dass die Kantone nicht weniger als in den letzten Vorkriegsjahren aus ordentlichen Krediten ausgeben. Das ist denn auch geschehen. Gleicherweise herrscht Übereinstimmung mit den Auffassungen unserer Oberbehörden, Staatswirtschaftskommission und Grosser Rat, dahingehend, dass statt einfacher Notunterstützungen möglichst viele Notstandsarbeiten, und zwar durch die Baudirektion, namentlich im Strassenwesen, auszuführen seien (Grossratsverhandlungen vom 19. September 1921 über den Verwaltungsbericht der Bau- und Eisenbahndirektion).

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

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

Nrn. 11, 12, 39, 40 und 54 der letztern. Für die Gesamtleistung des Staates (Baudirektion) sind dieselben einzubeziehen mit Fr. 433,979. 35, Fr. 498,963. 45, Fr. 232,029. 75 und Fr. 33,397. 65, zusammen Franken 1,198,370. 20. Art. 12 betrifft Spezialverwendungen aus dem Ertrag der Automobilsteuer, welche pro 1921 zugunsten der Baudirektion für Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen Fr. 858,402. 45 abgeworfen hat. Art. 39, die Korrektion der Frutigen-Adelboden-Strasse, war Gegenstand verschiedener Bewilligungen von Kanton und Bund aus ordentlichen und aus Notstandskrediten, mit welchen sie, ohne einige Bachübergangsverbesserungen bis vor Adelboden, knapp vollendet werden konnte. Art. 40, die Korrektion der Habkernstrasse, war Gegenstand der Notstandsaktion von 1919. Sie konnte bei sukzessiver Durchführung der Arbeiten letztes Jahr beendet werden. Auch Art. 55 war ein Unternehmen der ersten Notstandsaktion, das zur Hauptsache liquidiert werden konnte.

Diese Bauten kommen ihrer Wichtigkeit und finanziellen Tragweite nach an erster Stelle. Andere wichtigere Verbesserungen bilden unter anderem die Korrektion Kirchenthurnen-Mühledorf, die Korrektion der scharfen Strassenkehre zu Chêtelat bei Asuel, die Korrektionen der Schwarzenburg-Guggisberg-Strasse am Dorfausgang von Schwarzenburg und der Staatsstrasse Lyss-Biel, die Neubauten Dürrenroth-Oberwald, Stössen-Hirschhorn (Rüschegg), Steffisburg-Lueg-Fahrni, Brüggen-Schwanden-Helgisried und der neuen Betonbrücke über die Sense bei Hoflandern im Schwefelbergtal.

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

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

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

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

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

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

*) Vom Regierungsrat Nachkredit bewilligt von Fr. 119,000.

Der Strassenunterhaltskredit von Fr. 2,800,000 ist um Fr. 69,815. 33 überschritten worden, und zwar einzig auf Unterrubrik 3, Wasserschaden und Schwellenbauten, wo zusammen Fr. 266,913. 85 verausgabt wurden, also Mehrkosten Fr. 116,913. 85. Schuld hieran waren verschiedene schwere Gewitter im Hochsommer, namentlich im Schwarzenburggebiet und Oberland, sowie Schäden vom Vorjahre und ferner die vielen ausgeführten Arbeiten im Bereiche von Gewässern.

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

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

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

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

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

Übertrag 524,682 m

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

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

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

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

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

Strassenpolizei.

Automobilverkehr.

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

Baupolizei an Strassen und Wegen.

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

Strassen- und Wegreglemente.

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

E. Wasserbau.

1. Wasserbauten Budgetkredit Fr. 280,000. —
Nachkredit . „ 180,000. — (6. I. 1922)
Total Fr. 460,000. — + Einnahmen Fr. 15,172. 30.

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

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

Die Reinausgaben betragen . . . . Fr. 474,243. 48
Die Kredite und Einnahmen . . . » 475,172. 30

Somit nicht aufgebracht . . . . . Fr. 928. 82

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

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

Gegenstand	Amortisation		Vorschussrestanz	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Sensekorrektion zu Neuenegg	20,000	—	24,765	60
Saanekorrektion Laupen-Oltigen	9,000	—	1,015	40
Emme zu Rüderswil, Ausbruchverbauung	20,000	—	—	—
Emme zu Schüpbach, Ausbruchverbauung	13,150	30	—	—
Sorne zu Delsberg, Korrektion	6,760	60	—	—
Sense bei der Hoflandernbrücke, Verbauung	10,010	40	—	—
Total	78,921	35	25,781	—

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

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

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

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

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

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

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

Einzelne Bauten wurden aus Vorschussrechnung bezahlt.

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

Zur Ausführung, besonders von Wasserbauten, war der sehr trockene 2. Teil des Jahres besonders günstig. Über den Gang und Stand der verschiedenen Bauten können wir nicht einlässlich berichten. Im ganzen haben alle Arbeiten ihren programmgemässen Verlauf genommen. Verschiedene konnten vollendet und abgerechnet werden.

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

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

1. Allgemeines.

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

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

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

nicht als unüberwindlich erscheinen. Diese Studien werden fortgesetzt.

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

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

2. Projektstudien.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Unterhalt.

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

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

Massnahme erwies sich als unzweckmässig, namentlich für die Werke am Rhein, und unterblieb deshalb ab Mitte Januar und soll auch in Zukunft unterbleiben. Der Abfluss hielt sich zwischen 85 und 100 m³ /Sek. Es bedeutet dies gegenüber der Regulierung nach altem Reglement eine wesentliche Erhöhung des Abflusses. Für die Seestände selbst machte sich die Änderung in der Weise geltend, dass im Herbst etwas höhere, aber ganz unschädliche Seestände eintraten. Dies hatte auch für die Dampfschiffahrt grosse Vorteile, es ermöglichte ihr einen längern Verkehr durch die Verbindungskanäle. Bei Regulierung nach altem Reglement wäre der Frühjahrsstand wahrscheinlich unter Kote La Nicca gesunken.

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

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

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

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

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

Unterhalb Büren wurden einige Steine als Uferschutz angeführt.

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

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

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

In Biel wurde der Boothafen und die Einfahrt zur Dampfschifflände tiefer ausgebaggert.

Mit Oberrichter Neuhaus ist die Grenzbereinigung an der Zihl erledigt. Ebenso in Hagneck mit der Torfgesellschaft. Ein Gesuch der Torfgesellschaft um weiteres Land respektive Seegrundankauf ist noch nicht endgültig behandelt.

Die *Binnenkanäle* sind in normaler Weise unterhalten worden.

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

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

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

Der Schwellenfonds sank auf Jahresschluss auf Fr. 797,472. 88. Es wurde, um dieses seit Jahren andauernde Sinken zu verhindern, vorgeschlagen, im Jahre 1922 und später gewisse Beträge aus dem allgemeinen Wasserbaukredit zuzuschiessen, um den Fonds auf seinen gesetzlichen Stand zu bringen.

Schwellenreglemente und Kataster.

Vom Regierungsrat wurden genehmigt:

Emmekorrektion bei der Bubeneybrücke, Kostenverteiler (Kataster).

Reuschbach zu Gsteig, Schwellenreglement.

Hasleberg, Schwellengemeinde, Organisations- und Verwaltungsreglement; Abänderung.

Perrefitte, Schwellenreglement.

Reichenbach, Schwellenreglement für die Kander oben her der Kienbachmündung.

Limpbachkorrektion I. Sektion; Statuten.

Unter öffentliche Aufsicht wurden gestellt:

Trümmelbach und Rosenbach zu Lauterbrunnen.

Barichtigraben in den Gemeinden Oberdiessbach, Äschlen und Ausserbirrmoos.

Tägertschibach in der Gemeinde Tägertschi.

Courtételle, ruisseau du Mont-dessus.

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

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

F. Wasserrechtswesen.

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

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

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

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

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

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

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

Ebenso verhält es sich mit den erteilten *Umänderungsbewilligungen.*

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

Zwei Gesuchen um Fristverlängerung für die Ausführung von Werken, welche schon konzessioniert waren, wurde mit Rücksicht auf die herrschende Wirtschaftskrise entsprochen. Beide Fälle betrafen grössere Wasserwerkprojekte.

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

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

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

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

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

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

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

Generalübersicht der Budgetkreditverwendungen pro 1921.

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

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

Hochbauten (Budget D 1 u. 2)	Fr. 1,561,855.—
Strassenbauten (Budget F 1 u. 2)	» 2,148,090.—
Wasserbauten (Budget G 1 u. 2)	» 1,848,445.—
Total	Fr. 5.558,390.—

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1921		Neue Vorschüsse pro 1921		Amortisation pro 1921		Stand am 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Baudirektion.								
1. Obligatorische Unfallversicherung	37,354	08	80,508	45	108,068	85	9,793	68
2. Laupen, Schlossfelsen, Verbauung	9,064	05	—	—	9,064	05	—	—
3. Kautionen	14,669	25	13,572	50	5,723	50	22,518	25
4. Bundessubventionen an Vermessungswerke	—	—	278,353	20	278,353	20	—	—
5. Triangulation IV. Ordnung, Simmental und Saanen	17,969	21	—	—	13,620	45	4,348	76
6. Triangulation IV. Ordnung, Jura, Sektionen I und II	43,611	95	—	—	—	—	43,611	95
7. Triangulation IV. Ordnung, Jura, Sektionen III und IV	31,065	10	34,610	30	—	—	65,675	40
8. Triangulation IV. Ordnung, Sektion Bern	10,153	80	3,268	15	10	—	13,411	95
9. Waldau, Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, Unterhalt	1,205	45	757	—	1,962	45	—	—
10. St. Johannsen, Strafanstalt, Zellenbau	145,044	—	1,577	80	146,621	80	—	—
11. Notstandsarbeiten (Spezifikation nachstehend)	8,739	—	644,304	95	210,325	60	442,718	35
12. Automobilsteuerkredit (Spezifikation nachsteh.)	—	—	498,963	45	498,963	45	—	—
13. Langenthal, landwirtschaftliche Schule, Ökonomiegebäude, Neubau	—	—	226,197	10	—	—	226,197	10
14. St. Johannsen, Strafanstalt, Verwaltungsgebäude, Brandschaden	4,095	85	—	—	4,095	85	—	—
15. Tessenberg, Umbau des Jaberghauses	1,000	—	—	—	1,000	—	—	—
16. Bern, kantonales Frauenspital, Erweiterungsbau	245,912	75	378,472	—	102,929	75	521,455	—
17. Rütti, Molkereischule, Umbau der Käserei	24,158	80	1,339	80	25,498	60	—	—
18. Bellelay, Irrenanstalt, Ökonomiegebäude, elektrische Kochanlage	8,750	55	740	30	9,490	85	—	—
19. Waldau, Irrenanstalt, Mösligut, Angestelltenwohnungen	202	40	21,801	10	22,003	50	—	—
20. Bellelay, Anstaltsdomäne, Torfausbeutung, Betriebskosten	2,468	90	56,831	10	59,300	—	—	—
21. Bellelay, Anstaltsdomäne, Torfausbeutung, Einrichtungskosten	27,867	35	—	—	2,033	30	25,834	05
22. Chevenez, Güterzusammenlegung, Vorarbeiten	9,496	40	4,128	85	—	—	13,625	25
23. Münsingen, landwirtschaftliche Winterschule, Instandstellungsarbeiten	15,311	95	362	—	15,673	95	—	—
24. Bern, Frauenspital, Anbau, Sterilisationsanlage	20,000	—	12,500	—	—	—	32,500	—
25. Bellelay, Irrenanstalt, neuer Schweinestall	2,851	30	64,390	50	10,000	—	57,241	80
26. Langenthal, landwirtschaftliche Schule, Verwaltungsgebäude	—	—	110,764	70	20,000	—	90,764	70
27. Biel, kantonales Technikum, Erweiterung	10,575	—	—	—	—	—	10,575	—
28. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Verwaltungsgebäude, Unterhalt	—	—	1,550	95	1,550	95	—	—
29. Bern, Frauenspital, Anbau, Heizungsanlage etc.	121,000	—	44,811	55	378	95	165,432	60
30. Feuerversicherung der Vermessungswerke	2,000	—	1,000	—	—	—	3,000	—
31. Tessenberg, Staatsdomäne Bon accueil, Instandstellungsarbeiten	7,358	10	2,670	60	—	—	10,028	70
32. Öschberg, kantonale Gartenbauschule, Neuanlagen	—	—	129,482	50	—	—	129,482	50
33. Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie, Bauarbeiten	11,812	25	7,143	45	18,955	70	—	—
34. Bern, Frauenspital, Mobiliar, Maschinen etc.	—	—	226,849	50	20	—	226,829	50
35. Tessenberg, Anstalt, neue Scheune	—	—	46,105	—	—	—	46,105	—
Übertrag	817,068	24	2,878,484	30	1,559,921	25	2,135,631	29

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1921		Neue Vorschüsse pro 1921		Amortisation pro 1921		Stand am 1. Januar 1922	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	817,068	24	2,878,484	30	1.559,921	25	2,135,631	29
36. Münsingen, landwirtschaftliche Schule, Arbeiten in der Hauptküche	—	—	12,741	35	12,741	35	—	—
37. Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie, Krippen und Pflästerungen	—	—	1,894	75	1,894	75	—	—
38. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	9,609	90	405	50	9,000	—	1,015	40
39. Frutigen-Adelboden-Strasse, Korrektion	865,624	70	265,904	20	33,874	45	1,097,654	45
40. Unterseen-Habkern-Strasse, Korrektion	16,581	50	47,684	15	14,286	50	49,979	15
41. Juragewässer-Korrektion, Ausbau	98,045	06	56,653	30	300	—	154,398	36
42. Burgdorf, Emmebrücke in der Ey, mit Zufahrten	—	—	23,500	—	23,500	—	—	—
43. Schiffahrtskontrollgebühren	195	20	7,585	65	7,296	75	484	10
44. Lauterbrunnen, Wildbäche, Verbauung	31,834	15	—	—	10,000	—	21,834	15
45. Sensekorrektion zu Neuenegg	27,823	65	16,941	95	20,000	—	24,765	60
46. Eisenbahndirektion, neues Archiv	4,240	60	—	—	4,240	60	—	—
47. Bern-Wohlen-Strasse, Neubau der Hinterkappelenbrücke mit Zufahrten	5,500	—	25,000	—	30,500	—	—	—
48. Motorlastwagenankauf	195,253	80	—	—	30,719	90	164,533	90
49. Emme zu Rüderswil, Verbauung	20,000	—	—	—	20,000	—	—	—
50. Emme zu Schüpbach, Verbauung	13,150	30	—	—	13,150	30	—	—
51. Saane und Aare, Abflussverhältnisse	2,449	—	—	—	2,449	—	—	—
52. Aare unterhalb Thun, Nutzbarmachung der Wasserkräfte	2,145	—	—	—	—	—	2,145	—
53. Kanderkorrektion Engstligen-Kien-Stegweid	166,821	45	23,004	65	9,200	—	180,626	10
54. Bern-Tiefenau-Strasse, Entwässerung	81,598	70	11,800	—	40,000	—	53,398	70
55. Schwefelberg-Strasse, Hoflandernbrücke, Neubau	77,576	25	9,930	40	84,150	—	3,356	65
56. Kalte Sense bei der Hoflandernbrücke, Verbauung	7,577	30	2,433	15	10,010	45	—	—
57. Rechtsverhältnisse am Doubs	3,680	85	—	—	—	—	3,680	85
58. Aareübergang Felsenau-Bremgarten	9,994	70	8,574	03	—	—	18,568	73
Total	2,456,770	35	3,392,537	38	1,937,235	30	3,912,072	43

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

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

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

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

II. Vermessungswesen.

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

B. Gesetzgeberische Erlasse hat das Berichtsjahr nicht gebracht.

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

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

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

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

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

Neustiche: Blätter 124 Biel und 355 Spiez.

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

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

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

D. Grundbuchvermessungen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es darf somit vorerst nicht allzusehr an der Forderung festgehalten werden, dass Drainage und Güterzusammenlegung stets gleichzeitig auszuführen seien. Sodann muss nach Mitteln und Wegen gesucht werden, die Arbeit zu verbilligen. Der kostspielige Teil dieser Arbeiten sind stets die Arbeitslöhne; bei Güterzusammenlegungen machen dieselben für die Wegbauten wohl $^2/_3$ bis $^3/_4$ der Kosten aus. Für die Zukunft sollten also diese Kosten vermindert werden können. Handelt es sich dagegen um Beschäftigung von Arbeitslosen, dann stellt sich die Frage ganz anders und will von andern Gesichtspunkten aus betrachtet werden. Solche Arbeiten sind dann aber nicht zu Kostenvergleichen heranzuziehen. Das Ziel, bei künftigen Güterzusammenlegungen die Bauarbeiten einzuschränken, also die Zahl der Arbeitslöhne herabzusetzen und damit die Kosten zu vermindern, ist durch Anpassung an das Notwendige erreichbar. Es ist besser, sich diesbezüglich etwas zu beschränken, als gar nichts zu machen.

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

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

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

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

Die Nachtragung einzelner Vermessungswerke im Jura ist fortgesetzt und bis jetzt für 28 Operate Verträge abgeschlossen worden. Mehrere Vermessungswerke sind bereits nachgetragen, dagegen die erforderlichen Ergänzungsarbeiten, die Umnumerierung und Anlage der neuen Bücher noch nicht vollendet.

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

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

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

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

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

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1921		
		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. 1920	12	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	12	10	2	—	—	—	—	2,972. 95	—	2,972. 95	15,637. 15	—	15,637. 15
Aarwangen													
31. Dez. 1920	25	13	5	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	25	18	1	6	—	—	—	1,928. 60	—	1,928. 60	11,156. 35	—	11,156. 35
Bern													
31. Dez. 1920	11	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	11	10	1	—	—	—	—	4,482. 10	—	4,482. 10	49,444. 85	—	49,444. 85
Biel													
31. Dez. 1920	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	2	1	1	—	—	—	—	1,570. —	—	1,570. —	15,699. 50	—	15,699. 50
Büren													
31. Dez. 1920	14	10	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	14	11	2	—	1	—	—	4,171. 30	7,378 —	11,549. 30	13,678. 25	7,378. —	21,056. 25
Burgdorf													
31. Dez. 1920	24	13	6	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	24	19	5	—	—	—	—	10,849. 05	1,045. 65	11,894. 70	19,298. 55	1,045. 65	20,344. 20
Courtelary													
31. Dez. 1920	19	—	6	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	19	—	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg													
31. Dez. 1920	23	—	4	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	23	—	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erlach													
31. Dez. 1920	13	10	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	13	11	2	—	—	—	—	2,744. —	—	2,744. —	12,701. 45	—	12,701. 45
Freibergen													
31. Dez. 1920	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fraubrunnen													
31. Dez. 1920	27	21	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	27	25	2	—	—	—	—	2,283. 20	4,488. 05	6,771. 25	17,865. 65	4,488. 05	22,353. 70
Frutigen													
31. Dez. 1920	7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	7	2	—	—	—	—	5	291. 85	—	291. 85	5,075. 30	—	5,075. 30
Interlaken													
31. Dez. 1920	24	2	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	24	2	—	—	—	—	22	257. 10	—	257. 10	4,470. —	—	4,470. —
Konolfingen													
31. Dez. 1920	31	24	6	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	31	29	1	—	—	1	—	5,832. 50	—	5,832. 50	21,641. 10	—	21,641. 10
Laufen													
31. Dez. 1920	12	1	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	12	1	4	7	—	—	—	—. 90	—	—. 90	253. 25	1,494. 10	1,747. 35

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1921		
		Nachgef. alte Vermess.-Werke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez. 1920	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	11	11	—	—	—	—	—	746. 10	—	746. 10	10,099. 70	—	10,099. 70
Münster													
31. Dez. 1920	34	—	4	24	1	5	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	34	—	4	24	1	5	—	—	—	—	—	19,094. 20	19,094. 20
Neuenstadt													
31. Dez. 1920	5	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	5	1	2	2	—	—	—	1,327. 60	—	1,327. 60	1,327. 60	—	1,327. 60
Nidau													
31. Dez. 1920	25	23	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	25	23	2	—	—	—	—	1,747. 95	—	1,747. 95	21,358. 95	—	21,358. 95
Oberhasle													
31. Dez. 1920	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1920	36	—	8	16	10	2	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	36	—	9	15	10	2	—	—	—	—	—	173,367. 55	173,367. 55
Saanen													
31. Dez. 1920	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez. 1920	4	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	4	2	—	—	1	1	—	465. 20	88,056. 05	88,521. 25	3,295. 35	88,056. 05	91,351. 40
Seftigen													
31. Dez. 1920	27	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	27	26	1	—	—	—	—	1,558. 55	—	1,558. 55	20,518. 05	—	20,518. 05
Signau													
31. Dez. 1920	9	5	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	9	5	—	—	3	1	—	1,017. 55	100,144. 25	101,161. 80	10,248. 95	171,094. 05	181,343. —
Nied.-Simmenthal													
31. Dez. 1920	9	1	—	—	4	1	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	9	1	—	—	4	1	3	374. 25	29,322. 45	29,696. 70	2,574. —	110,005. 60	112,579. 60
Ober-Simmenthal													
31. Dez. 1920	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1920	27	19	7	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	27	25	1	—	1	—	—	7,483. 45	—	7,483. 45	39,909. 60	25,700. 25	65,609. 85
Trachselwald													
31. Dez. 1920	10	5	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	10	7	3	—	—	—	—	3,225. 10	—	3,225. 10	11,064. 40	—	11,064. 40
Wangen													
31. Dez. 1920	26	20	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	26	24	2	—	—	—	—	4,850. 70	—	4,850. 70	14,782. 05	—	14,782. 05
Stand													
31. Dez. 1920	497	227	85	111	18	12	44	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1921	497	264	54	104	21	11	43	60,180. —	230,434. 45	290,614. 45	322,100. 05	601,723. 50	923,823. 55

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

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

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

Die Bundeshilfe gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 wurde bis anhin an 7 Unternehmen gewährt, teilweise wurden die maximal vorgesehenen Beiträge nicht beansprucht. Einzelne Unternehmen aber vermochten selbst mit den Höchstbeiträgen nicht auszukommen. Auf die Dauer wird diese Bundeshilfe nicht beansprucht werden dürfen. Die den Unternehmen durch den Bund in Verbindung mit dem Kanton und den Gemeinden vorgestreckten Summen sind Darlehen im engsten Sinne des Wortes. Sie stehen bis zur Höhe der Hälfte der bereits bestehenden pfandrechtlichen Belastungen denselben im Rang voran und sind, sobald wieder Betriebsüberschüsse zu verzeichnen sind, zu verzinsen. Diese Art der Hilfeleistung bringt gewisse Bahnen, die früher schon auf schwachen Füssen standen und nur mit Mühe ihr Leben fristen konnten, derart in die Schulden hinein, dass man sich fragen muss, ob sie je wieder aus dem Sumpfe herauskommen können. Bei vielen wird es ohne eine durchgreifende finanzielle Sanierung kaum abgehen, mit der dann aber auch unbedingt eine Sanierung des Betriebes verbunden sein muss. Wir werden beim Abschnitt Bahnen im Betrieb die einzelnen Unternehmen, denen die Bundeshilfe gewährt wurde, noch näher behandeln.

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

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

Die Kosten der elektrifizierten Linien belaufen sich auf:

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

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

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

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

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

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

2. Schiffahrtswesen.

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

	1920	1921	Vermehrung
Bielersee	543	651	108 Stück
Übrige bernische Seen und Gewässer . . .	1056	1218	162 »
	1599	1869	
	Total	*Vermehrung:*	270 Stück.

B. Fahrpläne.

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

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Linien.

1. Berner Alpenbahn.

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

2. Berner Oberland-Bahnen.

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

3. Die rechtsufrige Thunerseebahn

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

4. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

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

5. Bern-Worb-Bahn.

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

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

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

7. Huttwil-Eriswil-Bahn.

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

8. Langenthal-Jura-Bahn.

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

9. Langenthal-Melchnau-Bahn.

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

10. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

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

11. Solothurn-Münster-Bahn.

Die dem Unternehmen für das Jahr 1921 gewährte Bundeshilfe musste nur zu einem kleinen Teil in Anspruch genommen werden. Die Verhältnisse haben sich seit dem Sinken der Kohlenpreise merklich gebessert. Die Gesellschaft bereitet eine finanzielle Sanierung vor, in welche auch die noch nicht gelösten Verpflichtungen vom Bau her einbezogen werden sollen.

12. Biel-Meinisberg-Bahn.

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

13. Biel-Täuffelen-Ins-Bahn.

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

14. Bern-Neuenburg-Bahn.

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

15. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

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

16. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

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

17. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

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

b. Nicht subventionierte Bahnen.

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

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

D. Projektierte Bahnen.

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

E. Eisenbahnkonzessionen.

Im Jahre 1921 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

Konzessionserneuerung.

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

Konzessionserteilung.

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

Fristverlängerungen.

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

F. Schiffahrt.

1. Bielersee.

Im Berichtsjahre waren der interkantonalen Kontrolle nur die Motorboote unterstellt.

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

Motorboote	40
Ruderboote	592
Segelschiffe	19
Total	651

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

Brienzersee	221 Schiffe
Thunersee	557 »
Aare, Saane, Emme nebst den kleinen Gewässern	440 »
Total	1218 Schiffe

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

Einnahmen	Fr. 7296. 75
Ausgaben	» 6735. 10
Überschuss	Fr. 561. 65

Bern, April/Mai 1922.

Der Bau- und Eisenbahn-Direktor des Kantons Bern:

Rudolf von Erlach.

Vom Regierungsrat genehmigt am 14. Juli 1922.

Test. Der Staatsschreiber: **Rudolf.**

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

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