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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1923)

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

Autor: Erlach, Rudolf von / Bösiger, W. / Volmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417002

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: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1923.

Direktor:	Vom 1. Januar bis 31. Mai:	Regierungsrat **Rudolf von Erlach.**
	Vom 1. Juni bis 31. Dezember:	Regierungsrat **W. Bösiger.**
Stellvertreter:		Regierungsrat Dr. **Volmar.**

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Das Bauwesen zeigte im Berichtsjahre im ganzen wieder normalere Verhältnisse. Die Arbeitslosigkeit hat infolge etwelcher Besserung in Industrie und Gewerbe abgenommen. Die Baupreise sind etwas gesunken und stabiler geworden, so dass wieder sicherere Vorausberechnungen möglich sind. Zugleich haben sich aber anderseits die Verkehrsverhältnisse gegen früher dermassen verändert, dass in der Behandlung und in den Methoden des Bauwesens vieles völlig umgestellt werden muss, namentlich im Strassenwesen. Kantone und Gemeinden sehen sich dadurch vor neue kostspielige Aufgaben gestellt, deren Erfüllung leider vielfach infolge zu geringer Mittel unliebsame Schranken gezogen sind. So gilt es auch bei uns, mit den vorhandenen Krediten mit Aufbietung aller Kräfte das praktisch Erreichbare zu leisten, bei aller zulässigen Sparsamkeit auch den wirklichen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Das Budget der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1923 weist zwar mit rund 5 Millionen Franken gegenüber 1913 fast eine Verdoppelung auf, was so ziemlich der heute noch bestehenden Erhöhung des Baukostenindexes entspricht. Dazu muss aber bemerkt werden, dass auch die Vorkriegskredite den Bedürfnissen nicht mehr entsprochen haben, weshalb schon damals für grössere Bauten zur Vorschussrechnung gegriffen werden musste. Seither sind die schlimmen Notstandsjahre gekommen, in denen bei den teuersten Baupreisen zur Beschaffung von Arbeit in vermehrtem Masse Bauten ausgeführt werden mussten. Endlich erfordert der Strassenunterhalt enorme Aufwendungen, zu denen allerdings auch die Automobilbesitzer billigerweise entsprechend beitragen müssen. So haben auch im Berichtsjahr nicht alle Kredite den Ansprüchen genügt. Im Hochbau und im Strassenunterhalt, speziell Wasserschaden und Schwellenbauten, haben bedeutende Mehrausgaben zu einer Kreditüberschreitung von total Fr. 346,611. 27 geführt.

Bei der Behandlung des Geschäftsberichtes pro 1922 im September 1923 wurde die Baudirektion auf Antrag der Staatswirtschaftskommission zwecks Sanierung der Vorschussverhältnisse eingeladen, Bericht und Antrag zu stellen betreffend:

1. Erhöhung derjenigen ordentlichen Budgetkredite, welche sich während den letzten 10 Jahren als zu gering erwiesen und deshalb die Vorschussrechnung belastet haben;
2. Amortisation der Vorschussrechnung nach aufzustellendem Programm und in bestimmter Frist;
3. mehrjährigem Kredit- und Zahlungsplan zur Abtragung der noch unerledigten Bewilligungen.

Der Baudirektor hat diese Anregungen zustimmend entgegengenommen. Dieselben haben auch bereits Berücksichtigung gefunden, teils schon im Berichtsjahr, teils anfangs 1924. Es sind für alle Baurubriken Jahresprogramme aufgestellt worden, deren Durchführung eine rationelle Verwendung der bewilligten Kredite im Rahmen derselben gewährleistet. Für den Strassenunterhalt, speziell für den Ausbau der Hauptdurchgangsstrassen ist dem Grossen Rat in der ersten Session pro 1924 eine Vorlage unterbreitet worden.

Wie aber die Staatswirtschaftskommission ad 1 richtig gesagt hat, müssen gewisse Kredite künftig den Bedürfnissen besser angepasst werden, wenn die Vorschussrechnung nicht mehr dauernd soll in Anspruch genommen werden müssen. Ganz entbehrlich ist diese nicht; so nicht für gewisse Kontokorrente und Bauten auf Rechnung anderer Verwaltungen. Auch für grosse Bauten, wie Technikum Biel, Zwangserziehungsanstalt Tessenberg, Strassenloskäufe etc., welche einzig mehr als einen Jahreskredit verschlingen, ist sie nötig; aber für solche Objekte ist gleich ein befristeter Amortisationsplan aufzustellen, und die Ausführung der Bauten selbst ist, wo tunlich, zeitlich etwas zu verteilen. So wird sie nicht mehr dauernd stark belastet.

Die Abtragung der Hochbau-Vorschüsse ist mehr Sache der Finanzdirektion. Wie bereits in früheren Jahresberichten ausgeführt wurde, ist die Vorschussrechnung vor 40 Jahren unter starker Beschneidung der ordentlichen Baukredite eröffnet worden. Deswegen fällt diese Amortisation auch der Staatsrechnung zur Last. Nun hat die Finanzdirektion tatsächlich auf Ende des Jahres alle bestehenden Hochbauvorschüsse im Gesamtbetrage von Fr. 2,512,774. 85 für 13 Objekte gegen Einsetzung des Gebäudewertes abgeschrieben. Es bleiben noch die Vorschüsse für andere Objekte, Strassen- und Wasserbauten, zu deren Tilgung zunächst die Amortisationskredite X F 2 und G 2 verwendet werden; ähnlich die Katastervorschüsse. Die Vorschüsse für andere Verwaltungen werden durch diese zurückerstattet.

Der für die Baudirektion selbst höchst erwünschte Abbau der Vorschussrechnung ist somit auf gutem Wege.

Andere Bemerkungen und Postulate zum Geschäftsbericht betrafen besondere Fragen und finden sich nachstehend in den bezüglichen Unterabschnitten behandelt.

Personelles. Auf den 1. Juni 1923 ist der bisherige Direktionsvorsteher, Regierungsrat Rud. von Erlach, infolge schwerer Erkrankung von diesem am 1. Mai 1912 übernommenen Amte zurückgetreten. Für seine dem Kanton Bern während 11 Jahren einer bewegten Zeit geleisteten Dienste sei ihm auch hier Dank und Anerkennung ausgesprochen.

An seine Stelle ist der neugewählte Regierungsrat, Architekt W. Bösiger, getreten.

Auf Ende des Jahres ist ferner der bisherige Kreisoberingenieur II, Bern, Albert von Steiger, von seinem Amte zurückgetreten, um eine Stelle bei der schweizerischen Strassenbaugesellschaft zu übernehmen. Der Demissionär war im April 1920 beim Staat eingetreten und hat sich während der kurzen Amtszeit das volle Vertrauen der Verwaltung erworben.

In der Person des bisherigen Wasserbauingenieurs M. Goldschmid, dessen Spezialaufgabe, die Korrektion der Emme und deren Zuflüsse, zurzeit in der Hauptsache durchgeführt ist, hat sich passender Ersatz gefunden. Er wurde unter Aufhebung des Wasserbaubureaus an die vakante Stelle gewählt. Sein bisheriger Sekretär folgte ihm in die neue Stellung, und der Techniker wurde dem Kreisoberingenieur IV in Burgdorf zugeteilt, dem die Emme und ihre Zuflüsse nun unterstellt wurden.

Auf Ende des Jahres hat auch der Rechnungsführer der Bau- und Eisenbahndirektion, E. Eggimann, seinen Rücktritt erklärt. Zuerst als Kanzlist, dann als Kontrolleur und zulezt als Rechnungsführer hat er der Verwaltung während 48 Jahren gute Dienste geleistet. Dank und Anerkennung folgen auch ihm in das Privatleben. Die vakante Stelle wurde durch Nachrücken des I. Kanzlisten besetzt.

Im Hochbauamt sind nach Vollendung der grossen Staatsbauten in Langenthal, Öschberg, Thun die dafür provisorisch angestellten Bauführer entlassen worden. Je nach dem Stande der Arbeiten soll noch weiter abgebaut werden.

Das Bureau der Juragewässerkorrektion wurde nach Fertigstellung des grossen Projektes für die II. Korrektion zunächst von 6 auf drei Personen reduziert und schliesslich als technische Abteilung mit dem Wasserrechtsamt verschmolzen. Diese Abteilung wird nunmehr auch allgemein wasserwirtschaftliche Aufgaben zu lösen haben.

Aus dem Vermessungsamt ist im April der Adjunkt für den Jura, Jos. Maillat, infolge Ableben nach längerer Krankheit ausgeschieden. Er war 40 Jahre im Staatsdienst gestanden und hat sein Amt mit Geschick und Pflichttreue versehen. Die Stelle ist nicht wieder besetzt worden.

Der Bestand des Oberwegmeister-,Wegmeister- und Schwellenpersonals ist folgender: Oberwegmeister 23, wovon 8 zugleich das Amt als Schwellenmeister ausüben, von diesen sind 18 I., 2 II. und je 1 IV. und V. Klasse. Wegmeister 557, wovon 411 I., 59 II., 39 III., 38 IV., 8 V. und 2 VI. Klasse. Bauführer und zugleich Amtsschwellenmeister 2, Schleusenmeister und Aufseher 4, Pegelaufseher 25.

Im Berichtsjahre sind zurückgetreten die Oberwegmeister Ritschard in Oberhofen, Zürcher in Burgdorf und Frutiger in Le Fuet. Sie wurden ersetzt durch G. Barben für das Amt Thun, A. Heller für das Amt Trachselwald. Die Oberwegmeisterstelle für das Amt Münster wurde vorläufig nicht besetzt, sondern provisorisch durch Girardin in Saignelégier und Bucher in Delsberg versehen.

Am 22. Dezember 1922 ist der langjährige Bauführer und Aufseher der Lamm- und Schwandenbachverbauung bei Brienz, P. Grossmann, gestorben. Die daherigen Funktionen wurden dem Amtsschwellenmeister für das Amt Interlaken übertragen.

Pensioniert wurden im Berichtsjahre 17 Wegmeister.

Der *Automobil- und Motorwagendienst der Baudirektion* bzw. des Staates ist neu geordnet worden. Die Führung der Personenautos (2) und der 2 Motorräder mit Seitenwagen besorgt der bisherige Chefchauffeur weiter nach bezüglichem Vertrag. Die Besorgung der Lastwagen ist dem Kantonskriegskommissariat übertragen worden. Drei der Wagen wurden dem genannten Kriegskommissariat und 2 der Zwangserziehungsanstalt Tessenberg abgetreten, so dass im Besitz der Baudirektion noch 4 Wagen verblieben sind, wovon 1 ganz im Dienste des Kreisoberingenieurs V (Delsberg) steht. Um den Aufsichtsdienst für die Strassen beweglicher und fruchtbarer zu gestalten, ist auch den Kreisoberingenieuren gestattet, eigene Autos zu halten. Einige Oberwegmeister besitzen Motorvelos. An die daherigen Kosten werden entsprechende Entschädigungen ausgerichtet.

Obligatorische Unfallversicherung. Der Prämiensatz der Betriebsversicherung für das Weg- und Schwellenmeisterpersonal und die Regiearbeiter ist mit 16 ‰ gleich geblieben wie letztes Jahr. Für das technische Personal wurde er vom 1. Januar an von 5 auf 4 ‰ ermässigt. Die versicherungspflichtigen Lohnsummen betrugen zusammen: Fr. 2,678,304, die entrichteten Betriebsprämien Fr. 40,764. 85, die Nichtbetriebsprämien Fr. 13,558. 45, total Fr. 54,323. 30.

Die von der Unfallversicherungsanstalt bezahlten Unfallentschädigungen betrugen ohne Arzt und Apothekerkosten für 114 Unfälle Fr. 19,185. 25, wozu noch 4 Rentenfälle mit zusammen Fr. 1245. 80 und eine Witwenrente mit Fr. 1080 kommen. Von diesen Unfällen entfallen 58 auf das Wegmeisterpersonal, die übrigen auf Regiearbeiter.

Nachstehende generelle Übersicht zeigt die Budgetkredite und deren Verwendung.

Budgetrubriken	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben resp. Mehreinnahmen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A 1—4 Zentralverwaltung	120,490	—	124,413	40	3,923	40	—	—
B 1—4 Kreisverwaltung	149,717	—	150,600	85	883	85	—	—
C 1—5 Unterhalt der Staatsgebäude	440,000	—	443,769	18	3,769	18	—	—
D 1—2 Hochbau, Neu- und Umbauten	350,000	—	501,575	25	151,575	25	—	—
E 1—5 Strassenunterhalt	3,137,900	—	3,429,429	36	291,529	36	—	—
F 1—2 Strassen- und Brückenbauten	300,000	—	298,629	25	—	—	1,370	75
G 1—3 Wasserbauten	398,500	—	397,959	38	—	—	540	62
H 1—5 Wasserrechtswesen	* 6,465	—	* 108,491	75	—	—	* 102,026	75
J 1—6 Vermessungswesen	90,763	—	89,626	40	—	—	1,136	60
K 1—8 Eisenbahn- und Schiffahrtswesen	27,172	—	27,176	95	4	95	—	—
Total	5,014,542	—	5,463,180	02	451,685	99	3,047	97
Davon ab Einnahmen	6,465	—	108,491	75	—	—	102,026	75
	5,008,077	—	5,354,688	27	451,685	99	105,074	72
* Einnahmen.								

*Somit Butgetüberschreitung Fr. **346,611.27** oder **6** %, zur Hauptsache auf Rubrik D und E, herrührend von grössern Bauten und von Wasserschaden und Sicherungsarbeiten an den Strassen.* — Die Baudirektion ist zu den betreffenden Überschreitungen vom Regierungsrat ermächtigt worden.

Spezialrubriken.

D 3 Irrenanstalten (Irrenfonds)	100,000	—	99,688	55	—	—	311	45
G 4 Juragewässerkorrektion I (Schwellenfonds)	75,000	—	82,602	32	7,602	32	—	—
Automobilsteuerertrag	—	—	1,236,521	75	—	—	—	—
Saldo dieses Ertrages auf Ende 1923	304,270	50						

B. Gesetzgebung.

Mit Verordnung des Regierungsrates vom 17. Oktober 1923 betreffend die Ausführung einzelner Bestimmungen des Konkordates vom 31. März 1914 über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern wurden die Personenautomobile mit Einrichtung für Lastentransporte von weniger als 1 Tonne den Vorschriften für Personenautomobile unterstellt, sofern sie mit Pneumatikbereifung versehen sind.

Die Revision des interkantonalen Konkordates über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 31. März 1914 ist im Berichtsjahr studiert worden, ebenso die Neuordnung der Vorschriften für die Besteuerung der Motorfahrzeuge. Die Beschlussfassung über erfolgte Abänderungen fällt ins Jahr 1924.

Die Aufstellung eines neuen Strassenbau- und Polizeigesetzes kann erst nach Annahme des in Beratung stehenden eidgenössischen Automobilgesetzes erfolgen. Inzwischen ist von den kantonalen Baudirektionen in Verbindung mit dem Verband schweizerischer Strassenfachmänner ein bezügliches Rahmengesetz vorbereitet worden, das auch für unser Gesetz zur Grundlage genommen werden kann.

C. Hochbauwesen.

1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten.

Dieser Abschnitt enthält die Budgetrubriken:

D 1, *Neu- und Umbauten*, ohne Irrenanstalten	Kredit	Fr. 250,000
D 2, *Vorschussamortisation* . . .	»	» 100,000
D 3, *Irrenanstalten* (Waldau Münsingen, Bellelay)	»	» 100,000

Rubrik D 1 umfasst alle Arbeiten mit Neu- und Umbaucharakter für staatliche Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäude, Unterrichts-, Erziehungs-, Militär- und Strafanstalten, Frauenspital, technisch-, land-, alp-, milch- und hauswirtschaftliche Schulen, im ganzen 1245 bestehende Gebäude mit einer Brandversicherungsschatzung von Fr. 57,700,447.

Auf den Budgetkredit D 1 sind im Berichtsjahr Fr. 401,575. 25 verausgabt worden, also Fr. 151,575. 25 mehr als der Kredit betrug. Mit Beschluss vom 7. August 1923 ermächtigte der Regierungsrat die Baudirektion unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates zu dieser Überschreitung. Diese erklärt sich aus der grossen Zahl (über 40) verschiedener Rechnungsobjekte der ersten der nachstehenden Hochbautabellen. Darunter figurieren vorab Fr. 88,000 für Vorarbeiten, Bauaufsicht, Besoldungen und Reisekosten des Hochbauamtes; sodann Fr. 49,300 für den Umbau der Arbeitsanstaltsscheune von Hindelbank zu besondern Anstaltszwecken; ferner Fr. 61,500 für die Erweiterung des pharmakologisch-pathologischen Institutes der Hochschule; Fr. 95,000 für eine neue Stützmauer und für Terrassierungen im botanischen Garten in Bern, Franken 14,350 für Bauten der landwirtschaftlichen Schule in Langenthal; Fr. 12,000 für die neue Sternwarte in Bern.

Überdies wurden auf *Vorschussrechnung* für Hochbauten ausgegeben Fr. 1,206,218. 15. Es betrifft dies 20 früher beschlossene grössere Objekte, welche im ordentlichen Budget nicht Platz gefunden haben, so die Neubauten für die landwirtschaftliche Schule in Langenthal, die Gartenbauschule in Öschberg und das Lehrerinnenseminar in Thun mit zusammen rund 1 Million Franken. Über die Entstehung und den Bestand dieser Vorschussrechnung ist in früheren Berichten Aufschluss erteilt worden.

Der *Amortisationskredit* von Fr. 100,000 ist ganz zur Abschreibung auf dem Vorschuss für das Verwaltungsgebäude der landwirtschaftlichen Schule Langenthal verwendet worden.

Ausserdem wurden überhaupt die sämtlichen auf Ende 1923 bestehenden Vorschüsse für Hochbauten durch die Finanzdirektion abgeschrieben, nämlich:

Langenthal, landwirtschaftliche Schule. Neubauten	Fr.	866,654. 10
Bern, kantonales Frauenspital. Erweiterung	»	655,905. 30
Thun, Lehrerinnenseminar. Neubau	»	331,202. 80
Öschberg Gartenbauschule. Neubauten	»	495,983. 95
Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt. Neu- und Umbauten	»	153,028. 70
Total	Fr.	2,512,774. 85

Die Gebäulichkeiten der Landwirtschaftsschule Langenthal sind im November 1923 vollendet und bezogen worden. Die Abrechnung erfolgt 1924. Die Kosten bleiben im Rahmen der bewilligten Kredite.

Die Bauten der Gartenbauschule Öschberg sind im Herbst fertig geworden und konnten anfangs November dem Betrieb übergeben werden. Die Abrechnung erfolgt ebenfalls 1924.

Der Technikumneubau in Biel erforderte, wie schon im letzten Bericht angeführt wurde, noch eine nähere Prüfung der Baugrundverhältnisse sowie der Möblierung und der Werkstätteneinrichtungen. Die daherigen Untersuchungen machten eine Reduktion des Gesamt-Projektes notwendig, um eine Kreditüberschreitung zu vermeiden, was ohne Nachteil für die Zweckbestimmung des Neubaues geschehen ist.

Der Neubau der abgebrannten grossen Scheune mit Wohnstock der landwirtschaftlichen Schule Rütti wurde im Sommer teilweise, im Herbst ganz benutzbar. Die Kosten werden aus der Brandentschädigung von Fr. 181,186. 10 mit einem Zuschuss von Fr. 19,437. 40 aus Kredit D 1, sowie durch Holzlieferung der Schule bestritten.

Das Lehrerinnenseminar Thun ist im Oktober dem Betriebe übergeben worden. Die Abrechnung folgt 1924.

Dank einer hochherzigen Schenkung konnte beim Oberseminar in Bern eine neue Sternwarte erstellt werden. Gesamtkosten Fr. 72,960, wovon Fr. 60,806. 95 aus der Schenkung gedeckt werden konnten.

Neue grosse Ausgaben stehen dem Kanton bevor für den Neubau einer Zwangserziehungsanstalt für Jugendliche auf dem Tessenberg. Bisher sind daselbst vorläufig die notwendigsten Unterkunftsräumlichkeiten für rund 40 Zöglinge, Wohn- und Ökonomiegebäude in La Praye und in Prêles geschaffen worden. Es fehlt noch der notwendige Zellenbau mit zugehörigen Dependenzgebäuden, Werkstätten, Säge, Scheune etc. Nach grundlegenden Vorarbeiten veranstaltete die Baudirektion im Herbst einen beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Bauplänen. Derselbe führte dann zur Annahme des erstprämiierten Projektes von Architekt Buêche in St. Immer als Grundlage für die weitern Verhandlungen behufs Beschlussfassung durch den Grossen Rat. Die Baukosten sind auf Fr. 982,000 berechnet. Die Ausführung soll sukzessive in den nächsten vier Jahren erfolgen.

Ein weiteres Bauprojekt besteht für den Umbau der alten Scheune der Knabenerziehungsanstalt Erlach für Lehrzwecke und für die Erstellung eines neuen

Schweinestalles. Devis Fr. 107,000. Die Ausführung wird 1924 und 1925 möglich sein.

In weiterer Aussicht stehen ferner noch der Ausbau des Frauenspitals sowie der Neu- oder Umbau der chirurgischen Klinik in Bern; von andern Postulaten nicht zu reden.

An Bauaufgaben fehlt es also nicht. Das Vorgehen muss sich aber nach den Mitteln richten. Die Aufstellung und Befolgung eines bestimmten Programms ist notwendig, das auf jene Rücksicht nimmt, die finanzielle Tragweite aller jeweilen in Betracht kommenden Bauten im vollen Umfang klar übersehen lässt und vor Überraschungen sicherstellt.

Auf Rechnung des **Budgetkredites D 3, Irrenanstalten,** sind Fr. 99,688. 55 verausgabt worden. Die Hauptausgaben pro 1923 betreffen die Erstellung von Wärterwohnungen in Münsingen Fr. 14,963. 10; die Wasserversorgung und Hydrantenanlage der Waldau Franken 48,518. 15, sowie den in Angriff genommenen Bau von Wärterwohnungen daselbst Fr. 22,723. 20 (bewilligt Fr. 90,000 aus Irrenfond, Fr. 90,000 aus dem Lorylegat).

Als grösstes Objekt zur Ausführung im Jahr 1924 wurde der Bau von Wärterwohnungen in Bellelay beschlossen im Voranschlag von Fr. 100,000. Im übrigen bringen die Aufsichtsbehörden der Irrenanstalten stets wieder die alten Begehren für eine vierte Anstalt oder eine entsprechende Erweiterung der 3 bestehenden vor. Ein Bericht der Subkommission für das Studium dieser Frage bezeichnet die erstere Lösung als die richtige, gibt aber zu, dass auch die Erweiterung der bisherigen Anstalten immerhin gute Verbesserungen bringen würde. Da der sogenannte Irrenfonds infolge der starken Inanspruchnahme früherer Jahre zurzeit mit Fr. 2,549,407 unter Null steht, ist an die Ausführung so kostspieliger Projekte vorläufig nicht zu denken. Es muss auch hier sukzessive, entsprechend den zur Verfügung stehenden Mitteln, vorgegangen werden.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Gegenüber den Budgetkrediten C 1—5 von Franken 440,000 ergiebt sich eine Reinausgabe von Franken 433,269. 18. Dazu kam aber nachträglich eine vom Grossen Rat auf Antrag der Finanzdirektion beschlossene Entschädigung für den Loskauf der Pfrundgebäude Rapperswil mit zusammen Fr. 10,000, womit sich eine Überschreitung von Fr. 3769. 18 ergibt.

Am stärksten und je länger je mehr beansprucht ist seit Jahrzehnten Kredit C 1, Amtsgebäude, weil diese Art Gebäude sich am meisten vermehrt hat (durch Schul- und Anstaltsgebäude aller Art) und viele schon alt sind und überdies stark benutzt werden. Die Zahl der aus diesem Kredit unterhaltenen Gebäude beträgt zurzeit 617, die der Pfrundgebäude 312, der Kirchengebäude 26 und der Wirtschaftsgebäude 290. Durch die seit Jahren sukzessive erfolgten Loskäufe geht dagegen die Zahl der dem Staat gehörenden Pfrundgebäude zurück, während die Wirtschafts-, d. h. Ökonomiegebäude ebenfalls zunehmen.

Für die Rubriken C 1, 2 und 5 wird jeweilen anfangs des Jahres ein Arbeitsprogramm aufgestellt, weil nur so ein richtiger Überblick und Unterhalt, sowie die Einhaltung der Kredite möglich ist. Im Budget für 1924 ist der Kredit C 1 von Fr. 300,000 auf Fr. 350,000 erhöht worden, um nicht wachsenden Schaden entstehen zu lassen.

Nachstehend folgen nun die Zusammenstellungen der Hochbauausgaben auf den Rubriken D und C.

D 1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten 1923. Budget Fr. 250,000.

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben		Gesamtkosten bis Ende 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht	—	—	88,269	90	—	—
31 verschiedene kleinere Bauten	174,969	30	74,336	40	126,898	10
Hindelbank, Anstaltsscheune, Umbau	77,725	—	49,282	80	75,754	15
Bern, pathologisch-pharmakologisches Institut, Erweiterung	68,000	—	61,398	75	61,398	75
Langenthal, landwirtschaftliche Schule, Neubauten	148,000	—	23,189	65	142,467	50
Bern, botanischer Garten, neue Stützmauer	122,000	—	94,794	60	95,386	50
Bern, Amthaus; neue Bureaux und Wohnungen	30,000	—	2,066	10	29,076	90
Pruntrut, Seminar; Verbesserungen	46,000	—	1,528	90	45,762	20
Biel, Amthaus; Untermauerung	53,000	—	4,526	05	41,791	30
Bern, geologisches Institut	25,300	—	180	85	25,243	65
Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt; Neubauten	57,500	—	1,533	50	51,180	10
Bellelay, Hotel Bären; Verbesserungen	33,700	—	467	75	33,477	05
	836,194	30	401,575	25	728,436	20
Kreditüberschreitung Fr. 151,575. 25.						

Durch Regierungsratsbeschluss vom 7. August 1923 wurde die Baudirektion zur Überschreitung des Kredites ermächtigt. Das Ungenügen des Kredites erklärt sich aus den vielen und grossen Bauten der letzten Zeit.

D 3. Irrenanstalten, Irrenfonds. Budget Fr. 100,000.

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1923		Gesamtkosten bis Ende 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Bauleitung und Aufsicht	—	—	10,592	15	—	—
Münsingen, Dachumbau, Arztwohnung und Kühlanlage	44,290	—	2,287	90	44,281	15
Münsingen, Bau von Wärterwohnungen	72,500	—	14,963	10	71,249	10
Münsingen, Werkzeugschopf und Wäscherei	58,000	—	1,290	35	57,947	20
Waldau, Kreuzweghaus, Umbauten	66,000	—	50	80	65,926	40
Waldau, Kleidermagazin; Kabelrevision	5,000	—	3,423	—	4,936	10
Waldau, Wasserversorgung und Hydranten	181,400	—	48,518	15	170,937	55
Waldau, Scheuerneubau	225,000	—	3,607	10	221,591	90
Waldau, Bau von Wärterwohnungen	90,000	—	22,763	20	22,763	20
Waldau, Kabelverbesserung	—	—	—	—	—	—
Waldau, Kanalisation	290,000	—	—	—	286,983	05
Total	1,032,190	—	99,688	55	946,615	65

Auf Vorschussrechnung wurden angewiesen:

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1923		Gesamtkosten bis Ende 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Langenthal, landwirtschaftliche Schule; Neubau	1,218,000	—	133,459	55	1,162,654	10
Öschberg, Gartenbauschule; Neubau	780,500	—	317,425	—	667,759	65
Rütti, landwirtschaftliche Schule; Unterhalt	3,300	—	445	—	2,398	80
Rütti, landwirtschaftliche Schule; Wiederaufbau der Scheune	207,640	—	113,344	75	167,312	85
Waldau, Anstalt; Ökonomie, Unterhalt	4,000	—	—	—	1,962	45
Münsingen, Anstalt; Ökonomie, Unterhalt	26,310	—	—	—	23,606	65
Münsingen, landwirtschaftliche Schule Schwand; Neueinrichtungen	12,950	—	2,075	—	2,075	—
Bern, Frauenspital; Erweiterung	1,228,500	—	244	75	1,228,405	30
Bern, Frauenspital; Möblierung	229,000	—	456	40	228,998	95
Thun, Lehrerinnenseminar; Neubau	492,000	—	265,232	—	399,802	80
Thun, Lehrerinnenseminar; Möblierung	50,000	—	37,035	—	37,035	—
Biel, Technikum; Erweiterung	1,175,000	—	15,520	50	26,095	50
Bellelay, Torfausbeutung	60,000	—	* 683	—	45,018	65
Bellelay, Schweinestall	73,000	—	942	80	71,473	25
Tessenberg, Anstalt; Neubauten	153,000	—	148	10	72,272	70
Tessenberg, Anstalt; Plankonkurrenz	15,000	—	11,072	60	11,072	60
Bern, neue Sternwarte beim Oberseminar	59,206	95	2,007	60	57,963	65
	—	—	899,409	05	—	—
Abzüglich Einnahmen	—	—	683	—	—	—
* Einnahmen.	5,787,406	95	898,726	05	4,205,907	90

Wie ersichtlich, ist die Vorschussrechnung der Baudirektion in der Hauptsache durch die Ausführung von Bauwerken für andere Zweige der Staatsverwaltung belastet. Nach Vollendung der bezüglichen Objekte sind dieselben mit der finanziellen Belastung von der Domänenverwaltung zu übernehmen, was im Jahre 1923 durch die Finanzdirektion durchgeführt wurde.

Unterhalt der Staatsgebäude. Budget Fr. 440,000.

Budgetrubriken	Budgetkredite	Reinausgaben
	Fr.	Fr.
1. Amtsgebäude	300,000. —	300,085. 63
2. Pfarrgebäude	100,000. —	99,999. 75
3. Kirchengebäude	7,000. —	1,703. 60
4. Öffentliche Plätze . . .	3,000. —	1,477. 05
5. Wirtschaftsgebäude . .	30,000. —	30,003. 15
6. Pfrundloskauf Rapperswil . .	—	10,500. —
gemäss Grossratsbeschluss. .	440,000. —	443,769. 18

3. Schulhäuser und Anstalten von Gemeinden und Korporationen.

Für 48 Schul-, 17 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. Das Hochbauamt hat sich aber in Zukunft mit Bau- und Platzfragen, Projekten und Ausführungsarbeiten für Schulhäuser und Anstalten der Gemeinden nur als Kontrollstelle und erst dann zu befassen, wenn die Baudirektion hierzu schriftlich Auftrag erteilt.

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 27 derartige Gemeindeerlasse:

Neuenstadt, Elektrizitätsreglement;
Rüti bei Büren, Melchnau, Pieterlen, Latterbach, Rütschelen, Niederbipp, Wasserversorgungsreglemente;
Zwieselberg, Grandval, Beurnevésin, Büetigen, Bévilard, Muriaux, Thörigen, Wasserreglemente;
Fraubrunnen, Interlaken, Trubschachen, Belp, Baureglemente;
Interlaken, Gebührentarif;
Worb, Seftigen, Kanalisationsreglemente;
Gümligen (Hofacker und Hühnlifeld), Steffisburg, Kehrsatz, Bern, hintere Lorraine, Alignementspläne;
Niederried, Kirchberg-Bütigkofen, Wasser- und Elektrizitätsreglemente und Tarif.

Die grosse Zahl der Wasserreglemente zeigt, welche Wichtigkeit der rationellen Versorgung ganzer Gemeinden oder Ortschaften zukommt. Viele dieser Unternehmen sind in den letzten Jahren mit Subventionen aus den Krediten für Arbeitsbeschaffung ausgeführt worden.

Der Wassermangel vieler Orte in trockenen Sommern, in denen verschiedene Quellen zurückgingen oder versiegten, machten solche Versorgungen zur Notwendigkeit.

Die Aufstellung von Baureglementen und Alignementsplänen entspringt den Bedürfnissen einer bessern baulichen Entwicklung.

Die Kanalisations- und Elektrizitätsreglemente werden mehr und mehr notwendig. Ohne Zweifel wären Normalreglemente für viele Gemeinden erwünscht; die Verhältnisse sind aber so verschieden, dass sie nicht für viele Gemeinden Wert hätten.

5. Hochbaupolizei.

Nachgenannte Baupolizeigeschäfte wurden gemäss § 13, des Baudekretes vom 13. März 1900 durch Regierungsratsentscheid erledigt:
Baurekurse Schwab, Siselen; Maletti, Spiez; Weyeneth-Sieber, Biel-Madretsch; Bovard, Bern;
Bauvorhaben Marchand, St. Ursanne; Sumi, Madretsch.

Der erste Fall ist vom Bauherrn noch vor Bundesgericht gezogen, aber von diesem abschlägig entschieden worden. Ein Rekurs der Gemeinde Bern gegen die Nichtgenehmigung des Alignementsplanes für die grosse Schanze wurde vom Bundesgericht formell gutgeheissen. Verschiedene andere Baupolizeigeschäfte wurden gemäss § 11, Al. 1, des Baudekretes vom 13. III. 1900 durch Direktionsentscheid erledigt.

D. Strassenwesen.

1. Neubauten und Korrektionen (Budget F 1 und 2, Fr. 200,000 und Fr. 100,000). Auf **F 1** sind ausgeführt und bezahlt worden Fr. 198,629. 25 und aus **F 2** an Vorschüssen abgeschrieben Fr. 100,000. Neue Bewilligungen wurden ausgesprochen für 14 Objekte zusammen Fr. 180,400. Auf 1. Januar 1923 betrugen die restanzlichen Verpflichtungen aus beschlossenen, aber noch nicht liquidierten Bewilligungen rund Fr. 1,687,000; auf Ende des Jahres beliefen sie sich infolge Minderbewilligungen, Abschreibungen und Eingängen an Bundessubventionen noch auf Fr. 1,221,000. Verminderung Fr. 466,000.

Die **Vorschussrechnung** für Strassenbauten betrug am 1. Januar Fr. 1,650,377. 48, auf Ende des Jahres Fr. 2,077,747. 93. Sie hat sich also um Fr. 477,410. 45 vermehrt, und zwar im Posten Notstandsarbeiten infolge grösserer Zahlungen aus vorjährigen Bewilligungen. Nach Vollendung der Bauten und Aufstellung der Abrechnungen im nächsten Jahre wird sich die Vorschussrechnung um die Eingänge von Subventionsrestanzen, sowie infolge Minderbewilligungen und Erhöhung des Budgetkredites wieder vermindern.

Unter den neuen Bewilligungen figurieren an grössern Posten der Neubau der Scherzligbrücke über die Aare in Thun mit Fr. 65,000 Staatsbetreffnis; Herstellungs- und Verstärkungsarbeiten an der Grimselstrasse Fr. 85,000, die Korrektion der Höhestrasse zu Interlaken mit Fr. 28,000 auf F 1; Korrektion der Interlaken-Zweilütschinenstrasse bei Zweilütschinen Franken 34,100; die Korrektion Sombeval-Sonceboz-La Heutte Fr. 175,000. Diese Objekte bildeten Bestandteile einer vom Regierungsrat am 7. Februar 1923 genehmigten und am 20. September 1923 vom Grossen Rat für die grössern Posten bestätigten Notstandsliste.

Künftig werden eigentliche Neubauten gegenüber der notwendigen *Verbesserung der bestehenden Strassen* etwas zurücktreten müssen. Letztere wird eine Hauptaufgabe des nächsten Jahrzehntes sein.

Ausbau und Verbesserung der Staatsstrassen. Dieser Ausbau kommt fast für die meisten unserer alten Strassen in Frage, weil diese s. Z. eben für einen ganz andern, leichtern und langsamern Fuhrwerkverkehr angelegt worden sind, nun aber dem neuen Schwer- und Schnellverkehr des Automobils angepasst werden müssen. Das kann jedoch nicht auf einmal geschehen; die Arbeit und Ausgabe ist zu gross. Aus dem rund 2200 km langen Strassennetz des Staates sind vorläufig 355 km Hauptdurchgangsstrassen, welche die Hauptverbindung der schweizerischen Verkehrszentren unter sich und mit dem Auslande bilden, sodann noch 336 km weitere Strassenzüge, welche für den internen Verkehr von Wichtigkeit sind, für diesen Ausbau in den nächsten Jahren in Aussicht genommen worden. Es handelt sich dabei hauptsächlich um rationelle Entwässerungen und Trockenlegungen, Einbringung einer genügenden Versteinung oder Ergänzung derselben, sowie um deren Einwalzung und Teerung, alles je nach der Anlage und dem Zustand der betreffenden Strassen. Dazu kommen noch viele notwendige Brückenverstärkungen.

Die Vorbereitung einer dem Grossen Rat zu unterbreitenden technisch-finanziellen Vorlage für die Durchführung dieser Arbeiten war Gegenstand gründlicher Untersuchungen. Die Kosten der Instandstellung der 336 km Hauptdurchgangsstrassen wurden auf 8,5 Millionen Franken, diejenigen der 335 km internen Hauptstrassenzüge auf 7,5 Millionen berechnet, total 16 Millionen. Da eine beschleunigte Durchführung der Arbeiten notwendig ist, reichen die ordentlichen Budgetkredite auch mit den Erträgnissen der bisherigen Automobilsteuer dazu nicht aus. Es stellte sich daher die Frage, ob die nötigen Mittel auf dem Anleihenswege zu beschaffen seien oder wie anders. Dieser auch schon früher ins Auge gefasste Ausweg erzeigte sich nach den aufgestellten Berechnungen als unrationell. Günstiger stellt sich die Eröffnung einer aus den Erträgnissen der Automobilsteuer nach einem bestimmten Plane zu amortisierenden Vorschussrechnung, wofür allerdings eine entsprechende Erhöhung der Automobilsteuer erforderlich ist. In diesem Sinn ist mit den interessierten Kreisen verhandelt und auch ein Einvernehmen erzielt worden. In der Folge sind den Oberbehörden einerseits ein bezügliches Programm für den Strassenausbau, anderseits zwei Dekrete für die Revision der Automobilverkehrsordnung und der Steuerdekrete von 1914 und 1920 unterbreitet worden, mit deren Genehmigung im neuen Jahr die Grundlage zur Durchführung einer rationellen Verbesserung unseres Strassennetzes geschaffen sein wird.

Neben der stärkern Heranziehung der Automobilisten ist aber auch eine solche der Gemeinden gerechtfertigt, und zwar für die Verbesserung der Strassen in den Ortschaften, wo ein vermehrter Verkehr stattfindet und grössere Anforderungen an die Anlage und den Unterhalt der Strassen gestellt werden, als sie das Strassenbaugesetz im allgemeinen dem Staate auferlegt. Dies ist ganz besonders da begründet, wo mehrere Staatsstrassen in einer Ortschaft zusammenlaufen, was hauptsächlich in grossen Gemeinden mit Kirchensitz der Fall ist. Deshalb sollen diese Gemeinden an die Kosten der Strassenverbesserungen im Ortschaftsrayon entsprechend beitragen, insbesondere die Wasserstellung zu den Walzungen und 50 % der Teerungen übernehmen, welche im besondern Interesse der Ortsanwohner liegen. Freiwillige Leistungen der Gemeinden sieht schon Art. 12 des Strassenbaugesetzes vor, welche auch entsprechend zu berücksichtigen sind. Der Staat beteiligt sich ja seinerseits ebenfalls ganz erheblich an Strassenbauten der Gemeinden, darf also auch deswegen mit Recht Gegenleistungen verlangen. In gewissen Kantonen ist der Unterhalt der Dorfstrassen ganz Sache der Gemeinden.

2. Strassenunterhalt, Budget E 1—5, Fr. 3,137,900. Die Reinausgaben betrugen Fr. 3,429,429. 36, somit Fr. 291,529. 36 mehr als der Budgetkredit betrug. Davon entfallen rund Fr. 45,000 auf den Strassenunterhalt im engern Sinne, Fr. 245,000 auf Wasserschaden und Schwellenbauten. Die Überschreitungen resultieren hauptsächlich aus notwendigen Mehrarbeiten auf der Frutigen-Adelboden- und der Grimselstrasse, sowie aus zahlreichen Arbeiten, die in Verbindung mit Notstandsbauten sowie mit Gewässerverbauungen ausgeführt werden mussten. Gewitterschädigungen gab es im Berichtsjahr verhältnismässig nicht sehr viele. Allgemein entspricht übrigens der für diese Arbeitsrubrik bisher ausgesetzte Kredit den tatsächlichen Bedürfnissen nicht und ist denn auch für 1924 erhöht worden. Die Baudirektion ist bestrebt, durch intensivere Aufsicht, erhöhte Arbeitsleistungen und zweckdienliche Materialverwendungen den Strassenunterhalt nach jeder Richtung tunlichst zu verbessern.

Über **Strassenwalzungen und Teerungen** orientieren die nachstehenden Zusammenstellungen. Ausser Teer kamen für die Bekämpfung der Staubplage an künstlichen Mitteln Sulfit und Vialit oder Spramex zur Verwendung. Der Beitrag an Gemeinden für Wasserbesprengungen ist im Hinblick darauf, dass dieses Mittel für die Strassen selbst nachteilig ist, auf 35 % herabgesetzt. Für andere Mittel mit besserer Wirkung sind 50 % beibehalten worden, wobei die Transportkosten für die Länge von 60 km mitberücksichtigt werden. Der Erfolg aller Oberflächenbehandlung hängt ganz wesentlich vom Wetter ab.

Arbeiten auf Rechnung der Automobilsteuer. Auf 1. Januar 1923 bestand ein Saldo der auf Grund des Gesetzes vom 30. Januar 1921 der Baudirektion zur Staubbekämpfung und Verbesserung der Strassen zukommenden Steuern und Gebühren für Verkehrs- und Fahrbewilligungen von Fr. 243,412. 90. Der Ertrag im Jahr 1923 belief sich auf Fr. 1,239,034. 30; zur Verfügung standen somit Fr. 1,482,447. 20. Verwendet wurden Fr. 1,178,176. 70, auf 1. Januar 1924 ergibt sich ein Saldovortrag von Fr. 304,270. 50. Die Verwendung verteilte sich auf folgende Arbeiten:

Beitrag an die schweizerische Zentralstelle für das Strassenwesen . . .	Fr.	1,620. —
Beiträge an die Gemeinden für Staubbekämpfung	»	30,490. 90
Strassenwalzungen des Staates . . .	»	793,105. 70
Strassenteerungen des Staates. . . .	»	164,575. 80
Kiesrüstungen des Staates	»	247,988. 15
Strassenverbesserungen, Warnungstafeln	»	87,843. 75

Die Kiesrüstungen sind grösstenteils als Notstandsarbeiten angeordnet und aus Krediten für Bekämpfung der Arbeitslosigkeit subventioniert worden. Das Kies wurde zu den Walzungen verwendet. Gewalzte Strassen werden wenn möglich gleich nach gehöriger Austrocknung der Fahrbahn geteert, was in den folgenden Jahren wiederholt werden muss. Dadurch wird nicht nur die Staubbildung verhindert, sondern auch die Haltbarkeit der Fahrbahn erhöht. Der warme Sommer 1923 war für diese Arbeiten günstig.

Das *staatliche Strassennetz* hat einen Bestand von 2,195,603 km. Neu übernommen wurden 1,489 km, abgegeben 3,707 km.

In der Abgabe inbegriffen ist die sogenannte Thunstrasse, von der Kirchenfeldbrücke in Bern bis zu ihrer Einmündung in die Muristrasse beim Burgernziel, sowie die Seftigenstrasse vom Morillon in Bern bis zur Gemeindegrenze in Wabern. Erstgenannte Strassenstrecke wurde gegen eine Loskaufsumme von Fr. 173,000, letztere gegen eine solche von Fr. 80,000 auf 1. Januar 1924 der Gemeinde Bern abgetreten. Die Bezahlung musste auf Vorschussrechnung erfolgen; die Amortisation geschieht sukzessive aus den ordentlichen Strassenunterhaltskrediten. Loskaufverhandlungen schweben noch mit den Gemeinden Biel, Langenthal, Burgdorf und Thun für gewisse Strassenstrecken.

Neben den eigentlichen Staatsstrassen stellt der Staat nach Gesetz vom 20. November 1892 noch für 545,811 km *wichtige Gemeindestrassen den Wegmeister.* Wiederholt haben Gemeinden um Übernahme weiterer Strassen durch den Staat oder um Mehrleistungen über die Wegmeisterstellung hinaus nachgesucht. Es ist aber zu beachten, dass der Staat selbst schon ein ausserordentlich grosses Netz eigener Strassen unterhält und selber Mühe hat, den enormen Ansprüchen nachzukommen. Er ist deshalb gezwungen, mit Übernahmen zurückzuhalten, zu denen er nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht verpflichtet ist. Es mögen in einzelnen Fällen Billigkeitsgründe für ein Entgegenkommen sprechen, allein die finanzielle Lage des Staates selbst und unvermeidliche Weiterungen machen solches unmöglich. Gewissen Unbilligkeiten müssen in einem neuen Strassenbaugesetz Rechnung getragen werden, das, wie schon erwähnt, in Aussicht genommen ist.

Automobilverkehr.

An den allgemeinen Fahrvorschriften ist im Berichtsjahr nichts geändert worden. Das Fahrverbot für den Sonntagnachmittag — ausgenommen für die Bielerseestrasse Biel-Neuenstadt an Lesesonntagen — ist auf Zusehen hin unter einschränkenden Bedingungen fallen gelassen worden. Die gemachten Erfahrungen sprechen dafür, vom Verbot auch für 1924 abzusehen und im übrigen einzelne Vorschriften der Konkordatsverordnung von 1914, sowie der Besteuerungsbestimmungen etwas abzuändern.

Einen Stein des Anstosses bildet immer die abnormale Benützung bzw. Übernützung der Strassen durch schwere Lastautos und die Automobilkurse bei nasser Witterung. Dadurch entsteht für die Strassen fraglos unermesslicher Schaden. Entschädigungsforderungen an die betreffenden Unternehmungen stossen aber vielfach auf die grössten Schwierigkeiten. Im Berichtsjahr sind einige derartige Fälle vorgekommen und teilweise hängig geblieben. Besonders schädlich wirken, neben den schweren Lastentransporten — auch die Automobilkurse. Unter denselben figuriert auch die eidgenössische Post; deshalb hat die Baudirektion Veranlassung genommen, deren Entschädigungspflicht ebenfalls zu prüfen. Wenn man die Strassen in einen bessern Zustand bringen und dauernd darin erhalten will, so müssen solche Übernützungen nach Möglichkeit vermieden oder dann billigerweise entschädigt werden. Anstrengungen hierfür, auch noch in anderer Richtung, werden fortgesetzt.

Neue Automobilkurse sind im Berichtsjahr nicht geschaffen worden. Dagegen hat die Gemeinde Bern ein Konzessionsgesuch für 2 solche eingereicht, das wegen der an die Bewilligung zu knüpfenden Bedingungen noch nicht erledigt werden konnte.

Die Grimselstrasse konnte wegen sehr ungünstigen Schneeverhältnissen erst am 11. Juli eröffnet werden. Eine frühere Öffnung hätte unverhältnismässige Räumungskosten verursacht, welche wirtschaftlich nicht gerechtfertigt gewesen wären.

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten.

Budgetkredit F 1 Fr. 200,000 und F 2 Fr. 100,000.

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1923		Gesamtausgaben bis Ende 1923		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a) Staatsstrassen.								
Simmentalstrasse, Korrektion Grubenwald	12,600	—	* 5,360	—	8,052	35	4,547	65
Saanen-Gstaad, Korrektion	10,500	—	* 267	95	267	95	10,232	05
Schwarzenburg, Korrektion der Waldgasse	20,000	—	* 7,854	—	16,526	35	3,473	65
Spiez-Faulensee-Krattigen, Korrektion	11,500	—	9,611	80	9,960	55	1,539	45
Thun, Kanalisation gegen Amsoldingen	35,200	—	14,564	80	14,564	80	20,635	20
Amsoldingen, Korrektion des Steghaldenstutzes	102,000	—	7,000	—	7,000	—	95,000	—
Büren, Aarebrücke, Verstärkung	15,000	—	15,061	10	15,061	10	—	—
Mervelier-Montsevelier, Neubau	12,375	—	12,375	—	12,375	—	—	—
Vicques-Mervelier, Korrektion	49,000	—	3,139	50	32,604	50	16,395	50
Interlaken, Asphaltierung der Höhestrasse	28,000	—	10,000	—	10,000	—	18,000	—
24 kleinere Bauobjekte	79,353	90	49,732	20	75,321	—	7,917	15
* Einnahmen.	375,528	90	121,752	35	201,733	60	177,740	65

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben 1923		Gesamtausgaben bis Ende 1923		Restanzen	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
b) Gemeindestrassen.								
Trubschachen-Ölbrücke, Neubau	3,600	—	1,249	60	3,600	—	—	—
Bärschwil, Birsbrücke, Neubau	9,000	—	3,270	90	7,685	15	1,314	85
Burgdorf, Eybrücke und Anfahrten, Neubau	27,600	—	12,600	—	27,600	—	—	—
Wangen-Bannwil, Stutzkorrektion	4,200	—	1,137	20	4,137	20	62	80
Wynigen-Breitlohn, Neubau	7,200	—	4,000	—	4,038	40	3,161	60
Schwarzenburg, Stängeligässli, Korrektion	1,245	—	1,242	35	1,242	35	2	65
Guggisberg-Ryffenmatt, Korrektion	14,250	—	7,530	—	10,635	—	3,615	—
Schächli-Schönbrunnen, Neubau	14,300	—	5,068	80	5,113	80	9,186	20
Baggwil-Frienisberg, Neubau	3,350	—	1,350	—	3,350	—	—	—
Lobsigen-Radelfingen, Korrektion	4,200	—	4,200	—	4,200	—	—	—
Rapperswil-Vogelsang, Korrektion	4,055	—	4,055	—	4,055	—	—	—
Steffisburg-Lueg-Fahrni, Neubau	79,200	—	1,850	—	79,200	—	—	—
Diemtigen-Horboden, Korrektion	18,750	—	6,010	—	6,010	—	12,740	—
Gambach-Hirschhorn, Neubau	14,300	—	5,103	65	5,364	85	8,935	15
Unterseen, Seidenfadenstrasse und Rüttiweg, Neubau	4,800	—	4,800	—	4,800	—	—	—
Wohley-Wohleyberg, Neubau	11,000	—	940	—	11,000	—	—	—
Oberbütschel-Niederbütschel, Neubau	25,800	—	5,020	—	22,841	—	2,959	—
Walkringen-Schlattacker, Neubau	34,000	—	6,919	30	6,996	10	27,003	90
Bémont-Rouges Terres, Neubau	3,000	—	3,000	—	3,000	—	—	—
Mürren-Dorf, Korrektionen	10,500	—	514	20	6,302	20	4,197	80
Courrendlin-Châtillon, Korrektion	1,600	—	1,600	—	1,600	—	—	—
Station Goldbach-Lützelflüh, Neubau	2,600	—	198	65	2,198	65	401	35
Oberburg, Korrektion der Schwandgasse	2,700	—	2,700	—	2,700	—	—	—
Belp, Trottoiranlage Kreuz-Schützen	5,333	30	5,333	30	5,333	30	—	—
Belp, Gerbergasse, Korrektion	3,653	20	3,653	20	3,653	20	—	—
5 kleinere Objekte	68,300	—	993	75	31,317	90	36,992	10
Total	378,536	50	94,339	90	267,974	10	110,671	40
	375,528	90	121,752	35	201,733	60	177,740	65
Beide Zusammenstellungen A und B ergeben für Rubrik X F 1	754,065	40	216,092	25	469,707	70	288,412	05
Amortisationskredit F 2, Fr. 100,000, wurde zu Abschreibungen auf 3 Objekte verwendet.								

Strassenunterhalt (Budgetkredit Fr. 3,317,900).

Budgetrubriken	Kredite		Einnahmen		Ausgaben		Reinausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	1,056,900	—	1,143	30	2,058,043	65	2,056,990	35
2. Strassenunterhalt [1])	900,000	—	155,840	05	1,100,881	92	945,041	87
3. Wasserschaden und Schwellenbauten [3])	150,000	—	20,283	45	415,421	75	395,138	30
4. Brandversicherungskosten	1,000	—	—	—	2,351	09	2,351	09
5. Automobilbetrieb	30,000	—	12,574	65	42,572	45	29,997	80
Total	3,137,900	—	189,841	45	3,619,270	86	3,429,429	41

[1]) Nachkredit R. R. B. vom 20. II. 23 Fr. 45,059. 85
[3]) „ „ „ 20. II. 23 „ 52,000. —
„ „ „ 20. IX. 23 „ 248,000. —

Strassenwalzungen 1923.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Schotter und Sandmaterial			Materialkosten		
		Menge m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
145,662	744,526	63,785,5	0,437 m³	0,085 m³	772,579	15	Fr. 12. 10

Walzungskosten							Leistung der Walze pro Stunde			Gesamtkosten				
Walzstunden	Kosten	Hilfsarbeiten	Total	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material	m Strasse	m² Strasse	m³ Material	Fr.	Ct.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
30,841	Fr. 325,792. 75	Fr. 169,106. —	Fr. 494,898. 75	Fr. 3. 40	Fr. 0. 66	Fr. 7. 78	4,72	24,10	2,06	1,267,477	90	Fr. 8. 71	Fr. 1. 70	Fr. 19. 87

Strassenteerungen 1923.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Teerverbrauch			Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m² Strasse	Total	per m Strasse	per m² Strasse	Gemeinden	Staat
56,096	284,203	kg 541,495	kg 9,65	kg 1,90	Fr. 232,635. 70	Fr. 4. 15	Fr. 0. 82	Fr. 76,001. 30	Fr. 156,634. 40

Strassenpolizei.

Gestützt auf Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion 37 Baubewilligungen für Gebäude- Neu- und Umbauten an öffentlichen Strassen und Wegen. Andere Begehren wurden abgewiesen. Wo es gerechtfertigt erscheint, werden in solchen Ausnahmebewilligungen dingliche Reverse verlangt, dass bei Brandfall oder sonstiger Zerstörung des Gebäudes ein Neubau ohne Entschädigungsfolge für Staat oder Gemeinde auf den gesetzlichen Abstand von der Strasse zurückgesetzt werden soll, wenn es die zuständige Behörde verlangt. Es ist dies im Interesse der Strassen und des Verkehrs geboten. 15 Bewilligungsgesuche für Dünger- und Jauchegruben, 5 für Lastwagen, 2 für Kegelbahnen, 1 für ein Hydrantenmagazin wurden von der Baudirektion erledigt. Für die Rein- und Freihaltung der Strassen ist es sehr wünschenswert, dass Dünger- und Jauchgruben mehr und mehr etwas von denselben wegverlegt werden. 21 Bewilligungen mussten für Wasser- und Kanalisations-, 23 für Kabelleitungen erteilt werden. Diese Anlagen sind für die Strassen von grossem Nachteil und haben auch schon zu Unfällen geführt. Höchst unerwünscht sind sie dann, wenn sie durch frisch gewalzte und geteerte Strassen geführt werden wollen. Um das zu vermeiden, werden mit den eidgenössischen Behörden gegenseitig Bauprogramme ausgetauscht, damit deren Leitungen vor den Strassenarbeiten durchgeführt werden können. Sodann wird auch auf bessere Wiederherstellung der Strassen gedrungen, als es meist geschehen ist. Wo die Benützung der Strassen umgangen werden kann, soll es geschehen.

Bedauerlich ist die immer noch vielfach fehlende Beleuchtung der Fuhrwerke und Velos bei Dunkelheit, insbesondere auf dem Lande. Wenn die Vorschriften und deren Publikation nicht helfen, muss eine schärfere Kontrolle mit Anzeigen und Bussen Platz greifen. Vorsichtiges Fahren der Velos und Motorräder würden viel Unfälle ersparen.

Strassen- und Wegreglemente.

Auf Grund von Art. 20 des EG zum ZGB bzw. § 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 sind vom Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion den Statuten der Weggenossenschaft Bäregg, dem Wegreglement der Gemeinde Zäziwil, denjenigen für die Gurnigel-Schwefelbergstrasse, den Schützenweg in Frutigen, der Gemeinde Mirchel, der Dorfflurgenossenschaft Zweisimmen die Genehmigung erteilt worden. Verschiedene andere, wie Gemeindewerk- und Polizeireglemente, wurden für die Direktionen des Gemeindewesens und der Polizei begutachtet.

E. Wasserbau. (Budget X G 1—3 Fr. 398,500.)

Die Reinausgaben auf den mit Fr. 280,000 dotierten Kredit G 1, Wasserbauten, betrugen Fr. 278,149. 13. Der Amortisationskredit G 2 von Fr. 110,000 wurde ganz zu Vorschussabschreibungen auf 5 Objekten verwendet. Vom Kredit G 3, Schleusen- und Schwellenmeister, von Fr. 8500 wurden Fr. 8010. 25 gebraucht.

Die Verwendung des Hauptkredites G 1 verteilt sich auf rund 80 verschiedene Objekte und Bewilligungen. Wichtigere Vorkommnisse sind nicht zu erwähnen. Die Witterungsverhältnisse des Jahres waren normal und nennenswert schädliche Anschwellungen der Gewässer sind in unserm Kanton nicht vorgekommen. Bauten wurden etwas weniger ausgeführt als im Vorjahr; viele derselben beziehen sich noch auf frühere Bewilligungen, speziell Notstandsarbeiten.

Die Vorschussrechnung für Wasserbauten beträgt nach Abzug ausstehender Aktiven auf Ende 1923 rund Fr. 535,000, wovon Fr. 395,000 auf Notstandsarbeiten entfallen, für welche noch Subventionsrestanzen des Arbeitsamtes abgehen. Die durch beschlossene, aber noch nicht liquidierte Bewilligungen geschaffenen Verpflichtungen betrugen auf 1. Januar 1923 Fr. 2,619,000. Dazu kamen im Berichtsjahr neue Bewilligungen im Betrage von Fr. 175,510, anderseits obige Zahlungen von Fr. 278,145. 13, so dass an Verpflichtungen auf Ende des Jahres zusammen rund 2,5 Millionen verbleiben. In den Bewilligungen haben sich die Behörden zu einiger Reduktion der Subventionsansätze genötigt gesehen, da sonst die Belastung zu stark wird.

Vom Bunde sind dem Kanton Bern im Berichtsjahr für 19 Objekte im Devisenbetrag von Fr. 1,727,680 zusammen Fr. 574,805 an Subventionen bewilligt und für 52 Objekte Fr. 599,637. 09 bezahlt worden. Seine Verpflichtungen für bewilligte, aber noch nicht oder nur teilweise ausbezahlte Beiträge betragen auf eine gesamte Voranschlagsumme von Fr. 18,285,100 zusammen noch Fr. 3,798,913. 73.

Einige vom Bunde bereits subventionierte Vorlagen sind noch hängig geblieben, weil die von ihm an die Subventionen geknüpften forstlichen Bedingungen noch nicht bereinigt werden konnten. Diese Vorbehalte geben namentlich in Berggegenden vielfach zu Schwierigkeiten Anlass, weil sich die Weidebesitzer den Aufforstungsforderungen aus bekannten Gründen öfters nicht unterziehen wollen. Die Forderungen sollten nicht zu weit gehen, anderseits dürfen sich auch die Grundeigentümer oder Weideberechtigten der Aufforstung gefährlicher Kahlstellen in den Quellengebieten der Gewässer nicht verschliessen, wenn dieselbe für die Befestigung von Rutschhalden neben zweckmässigen Verbauungen unerlässlich sind.

Eine andere Notwendigkeit bildet der richtige Unterhalt der einmal ausgeführten Korrektionen und Verbauungen durch die Pflichtigen. Schon mehrmals hat sich das eidgenössische Oberbauinspektorat zu diesbezüglichen Aussetzungen veranlasst gesehen. Nachlässigkeit darf in der Erhaltung der Wasserbauten nicht vorkommen, sonst ist bald wachsender Schaden zu beklagen. Gemeinde- und Schwellenbehörden haben daher ein wachsames Auge auf diesen zu halten.

Juragewässerkorrektion.

Der Wasserhaushalt in den drei Juraseen war im Jahr 1923 normal. Die Bedienung des Wehres in Nidau erfolgte bis zum 8. September nach dem Reglement des Verbandes der Aare-Rheinwerke. An diesem Datum erfolgte ein Bruch in der rechten Landöffnung, so dass das Wehr geöffnet werden musste. Von da an konnte nur noch entsprechend dem Reglement von 1888 reguliert werden.

Am 19. April 1923 wurde endlich die interkantonale Konferenz zur Beratung des anfangs August 1922 vorgelegten *Ausbauprojektes* einberufen. Das Hauptergebnis war die Ernennung einer interkantonalen technischen Kommission von 11 Mitgliedern zur Prüfung der verschiedenen Vorschläge. Im Oktober fand dann eine Besichtigung des ganzen Gebietes durch die Kommission statt.

Es liegen heute verschiedene Projekte und Projektvarianten vor:

Das Projekt Deluz, verfasst 1913, verfolgt ganz andere Zwecke, als wie sie in einer Konferenz von 1919 gewünscht wurden. Es steht heute nicht mehr in Diskussion.

Das Projekt Leuenberger, verfasst als Gegenprojekt zum Vorschlag der bernischen Baudirektion, verlangt überall künstliche Entwässerung mit Pumpstationen. Die technische Kommission war nach Besichtigung des Gebietes der Juragewässerkorrektion und nach Anhörung der verschiedenen Vertreter der dortigen Gegend und der kantonalen Kulturingenieure darin einig, dass eine Ausführung dieses Projektes nicht in Frage kommen könne.

Vom Amt für Wasserwirtschaft wurden verschiedene Studien bearbeitet mit dem Zwecke, die Kosten zu reduzieren. Wie weit darin gegangen werden darf, ist Sache der Prüfung, wozu die Arbeiten des Amtes für Wasserwirtschaft eine erwünschte Grundlage bilden.

Das Bauprojekt für die Wehranlage Nidau ist im Berichtsjahre fertiggestellt worden. Nach dem Bruch des alten Wehrs wurde das Projekt den Mitgliedern der technischen Kommission, vorgängig der Erledigung des ganzen Fragenkomplexes zur Prüfung zugestellt.

Der *Unterhalt* der Juragewässerkorrektion wurde in normalerWeise soweit durchgeführt, als es mit den verfügbaren knappen Mitteln möglich war. Der Schwellenfonds sank bis Ende 1923 auf Fr. 746,511. 98 gegenüber einem Sollbetrage von Fr. 1,000,000. Um ein weiteres Sinken zu verhüten, wurde im Budget 1924 ein Zuschuss von Fr. 40,000 aus Wasserbaukredit vorgesehen.

Es wird auch versucht, weitere Ersparnisse zu erzielen. Die grösste Ausgabe verursachte das Wehr in Nidau. Die Reparatur wurde provisorisch durch Erstellung eines Nadelwehres in Holz durchgeführt, genügend zur Durchführung des Reglementes von 1888. Dies geschah in der Meinung, dass nur eine radikale Lösung zum Ziele führe durch Erstellung des neuen Abschlussbauwerkes der zweiten Juragewässerkorrektion

In Erlach wurde ein weiterer Teil der Ufersicherung fertiggestellt.

In den Gemeinden Arch und Leuzigen wurden zur Ausmittlung der Entschädigungen die abgeschwemmten Landstücke ausgemessen. Eine richtige Sanierung ist hier bei der zweiten Juragewässerkorrektion durch Gradlegung des Flusslaufes anzustreben.

Wasserbauten. Budgetkredit G 1 Fr. 280,000.

Gegenstand	Bundeszahlungen pro 1923		Einnahmen		Ausgaben		Reinausgaben pro 1923	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a) Bauten des Staates.								
Aareschleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	—	—	—	—	1,457	40	1,457	40
Verschiedene Objekte	—	—	7,582	90	6,678	67	* 904	23
b) Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.								
Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	12,000	—	12,000	—	19,531	80	7,531	80
Lamm- und Schwandenbach Brienz, Verbauung, Projekt IV	10,000	—	10,000	—	23,560	80	13,560	80
Emmekorrektion, Kemmeriboden-Kantonsgrenze	7,033	35	8,155	35	84,482	95	76,327	60
Simmekorrektion am Gwatt bei Zweisimmen	45,000	—	45,000	—	54,867	35	9,867	35
Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	24,514	—	24,514	—	33,136	65	8,622	65
Wydenbach, Worb, Korrektion	13,997	40	13,997	40	15,997	40	2,000	—
Dorf- oder Brühlbach Schüpfen, Korrektion	14,000	—	14,000	—	17,000	—	3,000	—
Aarekorrektion Gürbemündung-Felsenauwehr	2,000	—	2,020	—	17,000	—	14,980	—
Trub und Zuflüsse, Verbauung, Projekt I und II	4,200	—	4,200	—	10,080	—	5,880	—
Grüne Sumiswald-Lützelflüh, Verbauung	8,000	—	8,000	—	15,095	55	7,095	55
Zinggengrabenverbauung bei Trub	—	—	—	—	1,299	—	1,299	—
Urtenenkorrektion Mattstetten-Münchringen-Holzmühle-Jegenstorfbach	29,500	—	29,500	—	37,500	—	8,000	—
Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp	—	—	—	—	5,000	—	5,000	—
Kalte Sense bei der Hoflanderbrücke, Verbauung	10,000	—	18,197	50	14,543	45	* 3,654	05
Scheusskorrektion zu Courtelary	35,000	—	35,000	—	42,000	—	7,000	—
Bern, Sulgenbachkorrektion	—	—	—	—	5,000	—	5,000	—
Fontenaisbach zu Fontenais, Korrektion	6,500	—	6,500	—	10,500	—	4,000	—
Doubskorrektion zu St. Ursanne	15,000	—	15,000	—	16,000	—	1,000	—
Trame zu Tramelan-dessus, Korrektion	9,500	—	9,500	—	14,500	—	5,000	—
Courtételebach, Korrektion	8,000	—	8,000	—	13,000	—	5,000	—
Cornolbach zu Cornol, Korrektion	20,000	—	20,000	—	24,996	10	4,996	10
Allaine-Korrektion zu Alle	12,500	—	12,500	—	22,490	10	9,990	10
Lütschinenkorrektion Wilderswil-Bönigen, Projekt IV	4,834	10	4,834	10	7,009	45	2,175	35
Dürrbach, Zuflüsse bei Bowil, Verbauung	10,000	—	10,000	—	15,000	—	5,000	—
Saane bei Laupen-Gümmenen, Hochwasserdamm	10,000	—	10,000	—	14,000	—	4,000	—
Grünnbach, Merligen, Verbauung	5,450	—	5,450	—	9,650	—	4,200	—
Krummbachverbauung Lenk, Oberlauf	478	90	478	90	3,500	55	3,021	65
Kapfbach St. Stephan, Verbauung	10,000	—	10,000	—	13,368	55	3,368	55
Lauenenbachkorrektion Gstaad-Enge	2,060	19	2,060	19	86	95	* 1,973	24
Bunderbach, Kandergrund, Verbauung	10,000	—	10,000	—	11,305	70	1,305	70
Engstligen-Zuflüsse Frutigen-Adelboden, Verbauung	—	—	—	—	26,322	85	26,322	85
Lombach, Habkern, Verbauung	4,385	85	4,385	85	—	—	* 4,385	85
Engstligen- und Allenbach, Adelboden, Verbauung	—	—	—	—	2,607	15	2,607	15
Aarekorrektion Meiringen-Brienzersee, Ergänzungen	—	—	—	—	3,003	05	3,003	05
Sundbachverbauung zu Sundlauenen	10,000	—	10,000	—	—	—	* 10,000	—
Aerlenbachverbauung Handegg	—	—	—	—	1,924	95	1,924	95
Aare Brienzwiler, Hirsibrücke, Umbau	—	—	—	—	4,000	—	4,000	—
Sornekorrektion zu Delsberg, III. Los	15,000	—	15,000	—	20,000	—	5,000	—
Schlundbachverbauung Wengi, III. Projekt	—	—	—	—	13,739	—	13,739	—
36 kleinere Objekte	210,929	65	211,174	55	223,864	85	12,960	30
Total	536,683	44	580,800	74	858,949	97	299,016	50
Einnahmen							20,867	37
Total Reinausgaben pro 1923							278,149	13

* Einnahmen.

Schwellenreglemente und Kataster wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Dürrbach und Zuflüsse in den Gemeinden Bowil, Oberhünigen und Zäziwil; Reglement und Kataster.
Mühlebach zu Mirchel, Reglement und Kataster.
Simme in der Gemeinde Diemtigen, III. Sektion, Kataster; Revision.
Wimmis, Schwellenbezirk, Sektionen I—VII, Vereinigung.
Fallbach zu Blumenstein und Pohlern, Schwellenreglement und Kataster; Bewilligung zur Revision.
Bachgraben in den Gemeinden Fahrni und Unterlangenegg, Schwellenreglement und Kataster.
Bolligen, Schwellenreglement.
Emme in der Gemeinde Hasle, Statuten der Schwellengenossenschaft Maad.
Emme, Schwellenbezirk Rüegsauschachen, Reglement und Kataster.
Simme in der Wylerau zu Oey-Diemtigen, Schwellenreglement und Kataster.

Unter *öffentliche Aufsicht* gestellt wurden gemäss § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857:

Der Kappelengraben in der Gemeinde Aeschi.
Die alte Zihl vom Bielersee bis Aarekanal bei Port.
Die alte Aare von ihrer Abzweigung aus dem Hagneckkanal bis zur Einmündung in den Nidau-Bürenkanal.

Wasserbaupolizei. Der Regierungsrat bewilligte gemäss Art. 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 die Einführung von 5 Kanalisationsleitungen in öffentliche und unter öffentliche Aufsicht gestellte Privatgewässer, 11 Überbrückungen resp. Überbauungen, 1 Bachableitung, 1 Kiesgewinnungsanlage und 1 Fussgängersteganlage. Die Baudirektion erteilte 7 Bewilligungen für Holzflössungen, 8 für Einführung von Abwasserleitungen und 1 für eine kleine Bauanlage.

F. Wasserrechtswesen.

Die Bemerkungen über die allgemeine wirtschaftliche Lage, welche im letztjährigen Bericht enthalten sind, gelten teilweise auch noch für das Jahr 1923. Indessen ist der Bedarf an elektrischer Energie doch in erfreulichem Masse gestiegen, und es wird mit der Notwendigkeit zu rechnen sein, in den nächsten Jahren neue Kraftquellen zu erschliessen. Vorläufig wurde freilich mit der Ausführung grösserer Wasserwerke noch zurückgehalten.

Von bedeutenderen Bauten ist nur die Erweiterung des Elektrizitätswerkes Wynau zu erwähnen, die einen so günstigen Fortgang genommen hat, dass die neue Anlage auf dem linken Aareufer auf Anfang November 1923 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Für die Erweiterung des Felsenauwerkes bei Bern konnte nach Erledigung des Anstandes mit der Gemeinde Bremgarten wegen Überbrückung der Aare die definitive Konzession erteilt werden.

Für die längst konzessionierten Kraftwerke an der Lütschine bei Gsteigwiler und auch für das sogenannte Reblochprojekt der Stau- und Kraftwerke Emmental wurden neue Fristverlängerungen bewilligt.

Ein Konzessionsgesuch für Nutzbarmachung des Giessbaches ist dem eidgenössischen Departement des Innern zu der nach Bundesgesetz vorgesehenen Prüfung überwiesen worden.

Die Konzessionserteilung für Erweiterung des Elektrizitätswerkes Schattenhalb am Reichenbach musste in Anbetracht der Geschäftskrisis in der Karbidindustrie verschoben werden.

Dass über die Konzessionsgesuche für Nutzbarmachung der Wasserkräfte der Simme und ihrer Zuflüsse ein Entscheid nicht gefällt werden konnte, bevor sich die Bundesbehörden darüber ausgesprochen haben, welches von den vorliegenden Projekten den Anforderungen einer rationellen Wasserwirtschaft entspricht, wurde schon im letzten Verwaltungsbericht erwähnt. Die beiden Rekurse, welche von der Elektrizitätsgenossenschaft Blattenheid-Simme wegen Verzögerung eines Entscheides und der Stellungnahme des Regierungsrates in dieser Angelegenheit an das schweizerische Bundesgericht eingereicht wurden, sind durch Urteil der staatsrechtlichen Abteilung in der Sitzung vom 21. April 1923 abgewiesen worden.

Unterdessen ist den eidgenössischen Behörden ein neues Projekt vorgelegt worden, das sich darauf beschränkt, die Wasserkräfte von Kirel und Filderich in Verbindung mit einem Hochdruckwerk, für welches die Stockenseen als Reservoirs zu dienen hätten, nutzbar zu machen. Die Baudirektion hat hiervon durch die Bundesbehörden eine vorläufige Mitteilung erhalten, ein neues Gesuch ist aber bei ihr weder von den Gemeinden des Simmentals, noch vom stadtbernischen Initiativkomitee eingelangt

Die Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Oberhasli hat insofern eine Förderung erfahren, als durch die Bernischen Kraftwerke mit Berücksichtigung des Expertengutachtens, von dem schon im letzten Verwaltungsbericht die Rede war, ein neues Projekt ausgearbeitet wurde, nach welchem der Ausbau in 3 Stufen mit Kraftwerken unterhalb der Handeck, im Boden unterhalb Guttannen, und bei Innertkirchen erfolgen soll. Dieses Projekt bietet den Vorzug grösster Sicherheit und Wirtschaftlichkeit und ermöglicht, den Strom der ersten Bauetappe sofort zu verwerten. Das neue Projekt und Bauprogramm, das eine gründliche Vorarbeit an technischen Studien, Terrainaufnahmen und Sondierungen erforderte ,wird im Laufe des Jahres 1924 den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons vorgelegt werden können.

Sehr auffallend ist es, dass die Zahl der Konzessionsgesuche für Erstellung kleinerer Werke oder für Erweiterung von solchen stark zurückgegangen ist. Dies mag darauf zurückzuführen sein, dass man es vielfach vorteilhafter findet, die Betriebskraft von einem bestehenden Elektrizitätswerk zu beziehen, als eine eigene Anlage zu erstellen. Auch haben verschiedene Inhaber kleinerer Werke, deren Betrieb unrentabel geworden ist, oder welche der Belastung durch Steuern entgehen wollten, den Verzicht auf ihre Rechte erklärt.

Dagegen haben die Gesuche für Konzessionsübertragungen sehr stark zugenommen. Es ist jedoch zu vermuten, dass noch immer Handänderungen stattfinden, ohne dass die vorgeschriebene Anmeldung und

Genehmigung durch den Regierungsrat erfolgt ist. Immerhin ist die Besserung in dieser Beziehung bemerkenswert.

Auch im Jahre 1923 langten verschiedene Gesuche um Reduktion der Wasserrechtsabgaben ein. Wie schon in früheren Jahren wurden sie hauptsächlich von Werken im Oberland gestellt, die noch immer unter dem Rückgang des Fremdenverkehrs leiden. Soweit es die gesetzlichen Vorschriften erlaubten, wurde denselben in Berücksichtigung der Umstände Rechnung getragen.

Die Gesuche um Bewilligung zur Ausfuhr elektrischer Energie nach dem Auslande haben im Jahre 1923 zu einer erregten Diskussion in der Presse uud auch in öffentlichen Versammlungen geführt. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat in seinen Antworten an das eidgenössische Departement des Innern den Standpunkt vertreten, dass gegen die Ausfuhr überschüssiger Energie nichts einzuwenden ist, sofern für genügende Deckung des Inlandbedarfes unter allen Umständen gesorgt wird. Dabei wurde aber der Wunsch ausgesprochen, es möchte durch die eidgenössischen Behörden etwas mehr Einheit in die Bewilligungen für Kraftausfuhr gebracht werden. Durch das gegenseitige Unterbieten der verschiedenen Verbände und Firmen werden die Preise für Lieferung elektrischer Energie in das Ausland herabgedrückt, und den Schaden haben nicht nur die Wasserwerke, sondern in letzter Linie die einheimischen Konsumenten und die ganze schweizerische Volkswirtschaft zu tragen.

Ferner äusserte die Regierung die Ansicht, dass unter gleichen Voraussetzungen und bei gleicher Qualität die Energie nach dem Auslande grundsätzlich nicht unter den Preisen abgegeben werden sollte, welche in der Schweiz üblich sind, oder umgekehrt, dass unserer schweizerischen Volkswirtschaft unter gleichen Bedingungen nicht höhere Preise verlangt werden als den Unternehmungen der Nachbarländer. Ausfuhrgesuche von Elektrizitätswerken oder Verbänden, welche sich diesem Grundsatz nicht fügen wollen, haben nach Ansicht des Regierungsrates nicht Anspruch auf Berücksichtigung. Dabei ist aber zu beachten, dass naturgemäss der Detailpreis für die Konsumenten höher sein muss als der Engrospreis für eine Grosskraftmenge, zu deren Nutzbarmachung erst noch Fern- und Verteilleitungen, Umformer etc notwendig sind. Ein richtiger Vergleich der Preise kann daher erst nach Aufrechnung der Kosten dieser Anlagen gemacht werden.

In einer Eingabe vom 16. Januar 1923 ersuchte der schweizerische Wasserwirtschaftsverband die Behörden des Bundes und der Kantone im Sinne von Art. 24bis der Bundesverfassung, sowie Art. 48 des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1916 und im Hinblick auf die Lage des Energiemarktes, die den Konzessionären von Wasserwerken auferlegten Leistungen möglichst einzuschränken. Bei der Prüfung dieser Eingabe konnte festgestellt werden, dass sich die Belastung durch Gebühren und Wasserzins nach der Gesetzgebung des Kantons Bern in durchaus mässigen Grenzen hält und weit unter dem nach dem Bundesgesetz vom 22. Dezember 1916 zulässigen Maximum bleibt. Dagegen ist zuzugeben, dass das im Kanton Bern übliche System der Besteuerung der Wasserwerke, wobei die baulichen Anlagen und die Wasserkräfte gesondert eingeschätzt werden, in der Tat zur Kritik Anlass gibt, und dass die Rekursbehörden öfters in der Lage waren, die allzuhohen Anforderungen der Steuerbehörden einzuschränken. Am besten würde der Gerechtigkeit und Billigkeit die Besteuerung der Wasserwerke als Einheit entsprechen, wobei die Wasserkraft als Massstab der Leistungsfähigkeit berücksichtigt würde. Für eine Besteuerung nach diesem System müsste aber zuerst die notwendige gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

Die Verhandlungen mit Frankreich über die Rechtsverhältnisse am Doubs haben nicht viel weiter geführt. Der Regierungsrat des Kantons Bern war in der Lage, mit allem Nachdruck den Standpunkt verfechten zu müssen, dass bei Ausführung neuer Projekte auf dem linken Ufer die gesamte Wassermenge oberhalb der Stelle, wo der Fluss ganz in bernisches Gebiet tritt, zurückgeleitet werden muss. Um hierfür auch materielle Sicherheit zu schaffen, wurde darauf gedrungen, dass bei der Verteilung der noch nutzbar zu machenden Wasserkräfte zwischen Biaufond und Clairbief die Strecke von Goumois abwärts dem Kanton Bern zugeschieden wird. Die Verhandlungen über diesen Punkt sind aber noch nicht zum Abschluss gelangt.

In den früheren Verwaltungsberichten ist darauf hingewiesen worden, dass der Kanton Bern gezwungen war, mit der Errichtung des im kantonalen Gesetze über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 26. Mai 1907 vorgesehenen Wasserkatasters noch zuzuwarten, bis die Vorschriften des Bundes hierüber erlassen seien. Nachdem das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22. Dezember 1916 mehr als 5 Jahre in Kraft war, haben es die Bundesbehörden als zweckmässig erachtet, mit der Durchführung von Art. 31 des genannten Gesetzes nicht länger zuzuwarten. Am 1. Oktober 1923 erliess das eidgenössische Departement des Innern ein Kreisschreiben an sämtliche Kantonsregierungen betreffend den Wasserkataster. Um prüfen zu können, welche einheitlichen Vorschriften durch den Bund aufzustellen sind, wurden die Kantone ersucht, eine Reihe von Fragen zu beantworten und Vorschläge über die verschiedenen Möglichkeiten bei der Einrichtung des Katasters zu machen. In Beantwortung dieses Kreisschreibens wurde dem eidgenössischen Departement des Innern ein eingehender Bericht des Wasserrechtsamtes mit Vorschlägen auf Grund der im Kanton Bern gemachten Erfahrungen zugestellt. Die Vorschriften des Bundes sind im Jahre 1924 zu erwarten. Demgemäss erschien es angezeigt, für den Kanton Bern schon jetzt dafür zu sorgen, dass die Errichtung des Wasserkatasters nach Erlass der Bundesverordnung unverzüglich an die Hand genommen werden kann. Die notwendigen Vorarbeiten über die Rechtsverhältnisse sind schon seit längerer Zeit im Gange. Dagegen ist für die technische Bereinigung noch eine grosse Arbeit zu bewältigen.

Für die ältern Wasserwerke, deren Errichtung auf die Zeit vor 1891 zurückgeht, sind nämlich in den meisten Fällen gar keine oder nur mangelhafte Pläne vorhanden und auch für die neueren Werke entsprechen sie teilweise nicht mehr dem gegenwärtigen tatsächlichen Zustande. In manchen Fällen sind auch die ursprünglichen Konzessionen durch eine ganze Anzahl von Be-

schlüssen des Regierungsrates ergänzt, teilweise auch durch neue ersetzt worden, und es macht sich nun die dringende Notwendigkeit der Zusammenfassung in eine neue einheitliche Konzession geltend. Zu diesem Zweck kann das Schema für definitive Konzessionen dienen, welches den Vorschriften der Bundesgesetzgebung angepasst und auf Grund der bisherigen Erfahrungen ausgearbeitet wurde Dieses hat in Zukunft an Stelle der bisher üblichen provisorischen Konzessionsurkunden Verwendung zu finden und ist durch den Regierungsrat genehmigt worden.

Zur Durchführung der technischen Arbeiten, welche die Errichtung des Wasserkatasters notwendig machen, und um das Tiefbauamt bei der Prüfung der Wasserwerkprojekte zu entlasten, erwies es sich als notwendig, neben dem bestehenden Wasserrechtsamt eine besondere technische Abteilung zu schaffen, zu deren Aufgabe auch die Behandlung der technischen Fragen der Wasserwirtschaft gehören soll. Hierüber hat der Regierungsrat am 8. Januar 1924 einen Beschluss gefasst, der provisorisch bis zur definitiven Regelung der Organisation durch Dekret des Grossen Rates in Kraft bleiben soll.

Ableitung von Quell- und Grundwasser. In Anwendung von Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 wurde durch Beschluss des Regierungsrates vom 19. Dezember 1923 der Einwohnergemeinde Langenthal die Bewilligung erteilt zur Ergänzung der Wasserversorgung durch ein Pumpwerk im Dennli, um Grundwasser bis zu einem Maximum von ca. 3000 Minutenlitern zu fassen und dem bestehenden Verteilungsnetz zuzuleiten.

Die Prüfung des Gesuches der Stadt Bern für Erweiterung ihrer Quellwasserableitung aus dem Emmental konnte im Jahre 1923 nicht weiter gefördert werden, da zwei der von der Baudirektion ernannten Experten es abgelehnt haben, die ihnen zugedachte Aufgabe zu übernehmen und ein dritter wegen Krankheit darauf verzichten musste. Die Baudirektion wird aber dafür sorgen, dass die Untersuchung unter allen Umständen im Jahre 1924 durchgeführt werden kann.

Wie in früheren Jahren wurden auch 1923 durch das Wasserrechtsamt zahlreiche Anfragen von Gemeindebehörden und Privaten beantwortet, wobei es sich nicht nur um die Rechtsverhältnisse von Wasserwerken, sondern auch um Ableitung von Quellwasser, Schwellenpflicht, Grundbucheintragungen etc. handelte.

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1923		Neue Vorschüsse pro 1923		Amortisation pro 1923		Stand am 1. Januar 1924	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Baudirektion.								
1. Obligatorische Unfallversicherung	14,088	03	105,938	55	110,844	15	9,182	43
2. Kautionen für Anlagen in den Strassen	[1]) 21,454	75	4,698	50	12,402	—	13,751	25
3. Langenthal, Landwirtschaftsschule, Neubauten	833,194	55	339,585	05	1,172,779	60	—	—
4. Öschberg, Gartenbauschule, Neubauten	346,558	95	319,585	—	666,143	95	—	—
5. Bern, Frauenspital, Erweiterungsbauten	698,160	55	244	75	698,405	30	—	—
6. Bern, Frauenspital, neues Mobiliar	228,542	55	456	40	228,998	95	—	—
7. Bern, neue Sternwarte beim Oberseminar	55,956	05	14,719	70	70,675	75	—	—
8. Thun, Lehrerinnenseminar, Neubau	134,570	80	265,232	—	399,802	80	—	—
9. Thun, Lehrerinnenseminar, Mobiliar	—	—	37,035	—	—	—	37,035	—
10. Rütti, Landwirtschaftsschule, Neubau der grossen Scheune	[1]) 127,218	—	52,468	10	165,812	85	13,873	25
11. Münsingen, Landwirtschaftsschule, Neueinrichtungen	—	—	2,075	—	—	—	2,075	—
12. Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt, Neubauten	72,124	60	80,904	10	153,028	70	—	—
13. Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt, Plankonkurrenz	—	—	11,072	60	—	—	11,072	60
14. Biel, Technikum, Neubau	10,575	—	15,520	50	—	—	26,095	50
15. Bellelay, Irrenanstalt, Schweinescheune	50,530	45	942	80	10,000	—	41,473	25
16. Bellelay, Irrenanstalt, Torfausbeutung	25,221	45	34,584	50	35,267	50	24,538	45
17. Notstandsarbeiten (besondere Liste)	1,977,524	10	998,903	70	623,211	20	2,353,216	60
19. Grimselstrasse, Verstärkungsarbeiten	—	—	33,295	—	—	—	33,295	—
20. Belp-Thurnenstrasse, Entwässerung im Breitlohn	10,633	35	—	—	2,800	—	7,833	35
21. Bern, Thun- und Seftigenstrasse, Loskauf	—	—	253,000	—	—	—	253,000	—
22. Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—
23. Leugenenkorrektion Bözingen-Pieterlen	100,000	—	—	—	—	—	100,000	—
24. Stegmattenkanal zu Brüttelen, Korrektion	50,000	—	—	—	—	—	50,000	—
25. Motorlastwagen und Personenautos des Staates	160,379	90	—	—	59,152	85	101,227	05
26. Emme zu Rüderswil, Schwellenbauten	[1]) 5,510	45	—	—	1,210	65	4,299	80
27. Lauterbrunnen, Wildbäche, Verbauung	14,868	45	—	—	—	—	14,868	45
28. Sensekorrektion zu Neuenegg	23,522	55	18,108	85	20,000	—	21,631	40
29. Kanderkorrektion Engstligen-Stegweid	186,679	80	26,402	15	13,739	—	199,342	95
30. Aareübergang Felsenau-Bremgarten	18,568	73	38	40	—	—	18,607	13
31. Beatenberg, Birrengrabenverbauung	—	—	59,065	35	14,000	—	45,065	35
32. Aare im Schwäbis, Wasserkraftprojekte	2,145	—	—	—	—	—	2,145	—
33. Oberhasle, Kraftwerke, Expertise	500	—	—	—	—	—	500	—
34. Doubs, Kraftwerke, Rechtsverhältnisse	3,680	85	—	—	—	—	3,680	85
35. Juragewässerkorrektion II, Vorarbeiten	238,381	71	42,141	30	2,890	90	277,632	11
36. Vermessungswerke, Bundessubventionen	—	—	108,957	60	108,957	60	—	—
37. Triangulationen 4. Ordnung	171,491	31	19,593	20	10,000	—	191,084	51
38. Chevenez, Güterzusammenlegung	13,976	55	253	45	—	—	14,230	—
39. Feuerversicherung der Vermessungswerke	[1]) 4,000	—	1,000	—	—	—	5,000	—
40. Schiffahrtskontrolle, Gebühren	108	95	8,735	—	7,729	75	1,114	20
Total	5,451,984	23	2,806,389	95	4,408,428	—	3,849,946	18
[1]) Aktivposten. Davon ab Aktivposten	158,183	20	58,166	60	179,425	50	36,924	30
Total Reinausgaben	5,293,801	03	2,748,223	35	4,229,002	50	3,813,021	88
Spezifikation für Art. 17, Notstandsarbeiten.								
1. Gunten-Merligenstrasse, Korrektion	—	—	342,339	70	159,600	—	182,739	70
2. Frutigen-Adelbodenstrasse, Korrektion	1,067,508	69	—	—	97,059	85	970,448	75
3. Gürbekorrektion Belp-Aare	5,463	45	12,470	—	10,110	—	7,823	45
4. Trubschachen-Trub-Strasse, Korrektion	64,359	35	115	80	2,600	—	61,875	15
5. Bern-Muri-Strasse, Korrektion	227,718	80	106,311	15	73,841	05	260,188	90
Übertrag	1,365,050	29	461,236	65	343,210	90	2,483,075	95

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1923		Neue Vorschüsse pro 1923		Amortisation pro 1923		Stand am 1. Januar 1924	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	1,365,050	29	461,236	65	343,210	90	1,483,075	95
6. St. Ursanne-Ocourt-Strasse, Korrektion Bellefontaine	31,332	20	—	—	—	—	31,332	20
7. Vicques-Mervelier-Strasse, Korrektion	37,870	95	—	—	—	—	37,870	95
8. Delsberg, Bahnhofstrasse, Korrektion	8,125	30	—	—	8,125	30	—	—
9. Tavannes-Bellelay-Strasse, Korrektion	39,962	85	—	—	—	—	39,962	85
10. Biel-Lyss-Strasse, Korrektion	78,693	60	—	—	40,400	—	38,293	60
11. Thun-Amsoldingenstr. Steghaltenstutzkorrekt.	47,922	65	28,231	—	7,000	—	69,153	65
12. Lütschine Stechelberg-Lauterbrunnen, Flusskarte	2,993	45	172	35	—	—	3,165	80
13. Scheusskorrektion Courtelary	30,000	—	—	—	30,000	—	—	—
14. Doubskorrektion St. Ursanne	10,000	—	—	—	10,000	—	—	—
15. Allainekorrektion Pruntrut	94,700	—	20,300	—	—	—	115,000	—
16. Birskorrektion Tavannes	25,000	—	—	—	25,000	—	—	—
17. Sornekorrektion Delsberg	50,000	—	—	—	25,000	—	25,000	—
18. Cornolbach, Korrektion	19,987	85	—	—	—	—	19,987	85
19. Boécourtbachkorrektion zu Bassecourt	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
20. Simmekorrektion am Gwatt, Zweisimmen	14,000	—	—	—	—	—	14,000	—
21. Steffisburg-Schwarzenegg-Str., Korrekt. im Ried	11,888	40	46,208	65	—	—	58,097	05
22. Malleray-Pontenet-Strasse, Korrektion	563	20	140,028	60	56,600	—	83,991	80
23. Gstaad-Gsteig-Strasse, Korrektion im Grund	15,822	85	17,214	55	—	—	33,037	40
24. Bern, Sulgenbach-Korrektion	30,000	—	—	—	—	—	30,000	—
25. Bern-Tiefenau-Strasse, Umbau und Entwässerung	43,610	60	50,160	70	11,275	—	32,496	30
26. Interlaken-Zweilütschinen-Str,, Korrekt. im Feldli	—	—	42,042	25	10,800	—	31,242	25
27. Leissigen-Interlaken-Strasse, Korrektion Därligen	—	—	17,694	55	3,800	—	13,894	55
28. La Heutte-Sonceboz-Strasse, Korrektion	—	—	175,614	40	52,000	—	123,614	40
Total	1,977,524	10	998,903	70	623,211	20	2,353,216	60

Die **Vorschussrechnung** betrug auf 1. Januar 1923, ohne Berücksichtigung der Aktivposten, Fr. 5,451,984. 23, auf Ende des Jahres **Fr. 3,849,946. 18.** Verminderung somit **Fr. 1,602,038. 05.** Nach Abzug der Aktivposten betrug sie anfangs des Jahres Fr. 5,293,801. 03, Ende des Jahres **Fr. 3,813,021. 88,** Verminderung **Franken 1,480,779. 15.** Die Verminderung resultiert zunächst aus den Amortisationskrediten X D 2, Hochbauten, F 2, Strassenbauten und G 2, Wasserbauten von zusammen Fr. 310,000, sodann aus verschiedenen Verrechnungen von Beiträgen und Zurückerstattungen sowie aus den Abschreibungen von Hochbauvorschüssen im Betrage von Fr. 2,513,774.85 durch die Finanzdirektion. Die gesamten Abschreibungen betrugen (unter Einbezug der Aktivposten) Fr. 4,229,002. 50, die neuen Vorschüsse dagegen Fr. 2,748,223. 35; Mehrabschreibungen somit Fr. 1,480,779. 15 gleich der obgenannten Vorschussverminderung.

Wie aus der Zusammenstellung ersichtlich ist, wurde die Vorschussrechnung noch am meisten durch die grossen Hochbauten in Langenthal, Öschberg und Thun, sowie die verschiedenen Notstandsbauten belastet als Folge vorjähriger Bewilligungen. Nun sind die entsprechenden grossen Hochbauvorschüsse erledigt; dagegen werden für Tessenberg neue nötig werden, aber bei der vorgesehenen staffelweisen Durchführung des Bauprogramms nicht auf einmal so stark, weil daneben dem ordentlichen Budgetkredit beträchtliche Beträge entnommen werden sollen. Eine andere grössere Belastung wird noch der Technikumsbau in Biel bilden. Sonst wird die Vorschussrechnung voraussichtlich wieder abnehmen, speziell im Posten Notstandsarbeiten, welche, soweit bewilligt und subventioniert, im Jahr 1924 zum grossen Teil durchgeführt sein werden.

Der Vorschussstand auf Ende 1923 enthält übrigens nicht alles eigentliche Schuldenposten, sondern auch Aktiven in ausstehenden Notstanssubventionen und Rückzahlungen anderer Verwaltungen. Die aus dem Budget der Baudirektion zu amortisierenden Vorschüsse im Betrage von Fr. 3,813,021. 88 reduzieren sich damit auf rund $3,_2$ Millionen Franken.

Die **finanziellen Verpflichtungen** für beschlossene, aber noch nicht abgerechnete Bauten auf den 3 Budgetrubriken X D 1, F 1 und G 1, Hoch-, Strassen-, Wasserbauten, welche in der Hauptsache in Betracht kommen, stellen sich in runden Beträgen wie folgt:

	1. Jan. 1923	1. Jan. 1924
D 1 Hochbauten	2,218,000	1,540,000
F 1 Strassen- und Brückenbauten	1,687,000	1,220,000
G 1 Wasserbauten	2,619,000	2,500,000
Total	6,624,000	5,260,000
Verminderung		1,364,000

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1923		Neue Vorschüsse pro 1923		Amortisation pro 1923		Stand am 1. Januar 1924	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
II. Eisenbahndirektion.								
a) Eisenbahnvorstudien	40,000	—	—	—	5,000	—	35,000	—
b) Eisenbahnsubventionen.								
1. Oberaargau-Seeland-Bahn	35,000	—	—	—	—	—	35,000	—
2. Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach-Bahn	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
3. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	—	—	418,500	—	—	—	418,500	—
	39,615	—	418,500	—	—	—	458,115	—
c) Vorschüsse an Bahnen.								
1. Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
2. Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	232,627	50	28,529	05	—	—	261,156	55
3. Sensetalbahn	125,547	10	—	—	—	—	125,547	10
4. Bern-Neuenburg-Bahn	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
5. Mett-Meinisberg-Bahn	33,505	85	8,700	—	—	—	42,205	85
6. Brienzerseebahn	37,500	—	—	—	—	—	37,500	—
7. Langenthal-Jura-Bahn	211,500	—	—	—	211,500	—	—	—
8. Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
9. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	44,506	25	2,101	85	4,119	35	42,488	75
10. Solothurn-Bern-Bahn	126,216	15	6,118	85	12,335	—	120,000	—
11. Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
12. Langenthal-Melchnau-Bahn	20,472	10	1,104	20	472	10	21,104	20
	2,068,202	20	46,553	95	228,426	45	1,886,329	70
d) Hilfeleistung an Bahnen.								
1. Mett-Meinisberg-Bahn	18,750	—	3,750	—	—	—	22,500	—
2. Saignelégier-Glovelier-Bahn	89,750	—	29,530	55	17,698	50	101,682	05
3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	24,500	—	—	—	—	—	24,500	—
4. Berner-Oberland-Bahnen	63,322	65	8,150	85	16,762	65	54,710	85
5. Pruntrut-Bonfol-Bahn	22,850	—	5,000	—	2,500	—	25,350	—
6. Solothurn-Münster-Bahn	3,000	—	10,270	95	13,270	95	—	—
7. Huttwil-Eriswil-Bahn	4,335	—	18,250	—	7,500	—	6,415	—
[1]) Einnahmen.	219,172	65	64,681	40	57,732	10	235,157	90
e) Subventionen an Bahnbauten.								
1. Interlaken-Ost, Bahnhofumbau	37,500	—	—	—	—	—	37,500	—
2. Interlaken-West, Bahnhofumbau	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
3. Thun, Bahnhofumbau	—	—	219,247	22	219,247	22	—	—
	187,500	—	219,247	22	219,247	22	187,500	—
f) Automobilkurse.								
1. Subventionen	58,500	—	3,000	—	—	—	61,500	—
2. Vorschüsse:								
a) Automobilkurs Worb-Biglen und Worb-Grosshöchstetten	—	—	8,223	55	—	—	8,223	55
b) Oberaargauische Automobilkurse	—	—	8,158	45	—	—	8,158	45
c) Automobilgenossenschaft Erlach und Umgebung	—	—	2,036	65	—	—	2,036	65
	—	—	18,418	65	—	—	18,418	65

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Auch im Jahr 1923 ist es noch nicht gelungen, das Vermessungswesen wieder der notwendigen Weiterentwicklung entgegenzuführen. Es wird ihm nicht Dringlichkeitscharakter beigemessen, und darum verhalten sich die massgebenden Behörden meist ablehnend. Die Vermessung ist aber in unserem Kanton durch Gesetz von 1867 obligatorisch erklärt worden, und da geht es nicht wohl an, sich auf unabsehbare Zeit der Pflicht zu entziehen, diese Arbeiten vorschriftsgemäss durchzuführen. Die Staatswirtschaftskommission hat zum letztjährigen Verwaltungsbericht der Baudirektion die Sachlage zutreffend gekennzeichnet, namentlich auch erwähnt, dass ein ganzer Landesteil, das Oberland, noch fast ohne Vermessung geblieben ist. Leider haben die Gemeinden, denen Frist für die Bereitstellung der finanziellen Mittel gewährt wurde, keine oder nur geringe Fonds zusammengelegt.

Die Zurückhaltung, die Kanton und Gemeinden zeigen, hatten ihren Einfluss auch auf den allgemeinen Vermessungsplan, indem uns für die nächsten Jahre eine geringere Quote von Bundessubventionen zuerkannt wurde, als wie dies ursprünglich vorgesehen war. Eine Kompensation soll dann von 1926 an eintreten. Von diesem Zeitpunkt an wird eine wesentlich höhere Subventionsquote zur Verfügung stehen; es ist daher notwendig, dass alsdann seitens des Kantons und der Gemeinden diejenigen Anordnungen getroffen werden, die eine zweckmässige Ausnützung dieser Subvention ermöglichen. Es soll im Laufe dieses Jahres eine bezügliche Vorlage eingereicht werden.

Personal: Im April ist, nach 40 Jahren treuer Arbeit im Staatsdienst, der Adjunkt des Kantonsgeometers für den Jura, Josef Maillat, in Pruntrut, gestorben. Herr Maillat hat das volle Vertrauen der Kantons- wie der Gemeindebehörden und seiner Mitbürger genossen, und deshalb wickelte sich der amtliche Verkehr im Vermessungswesen auch stets glatt ab. Eine Neubesetzung der Stelle ist unterblieben, und die daherigen Funktionen werden nunmehr vom kantonalen Vermessungsbureau direkt besorgt.

B. Neue gesetzliche Erlasse

sind nicht erfolgt. Dagegen wurde ein Bundesratsbeschluss gefasst betreffend den allgemeinen Plan über die Durchführung der Grundbuchvermessungen in der Schweiz, der nun die Grundlage bilden wird für unser kantonales Programm.

C. Stand der eidgenössischen Kartenwerke.

Die schweizerische Landestopographie hat im Kanton Bern folgende Arbeiten ausgeführt:

I. Geodätische Arbeiten.

Triangulation III. Ordnung. Signalisierung und Revision von 40 Stationen im Simmental, womit die Feldarbeiten zur Triangulation II./III. Ordnung abgeschlossen sind.

Landesnivellement. Durchführung des Präzisionsnivellements Bern-Freiburg-Bulle-Montbovon-Saanen-Zweisimmen-Spiez. Damit sind die Feldarbeiten für die Zwecke der Veröffentlichung der sogenannten Gebrauchshöhen aller im Kanton Bern liegenden eidgenössischen Nivellementsfixpunkte beendigt, so dass die Veröffentlichung 1924 erfolgen kann.

Sekundäre Nivellements. Ausführung des einfachen Nivellements Burgdorf-Gerlafingen.

II. Topographische Arbeiten.

Die topographischen Blätter 136, 137 und 393 sind nachgeführt worden.

Übersichtspläne wurden verifiziert von Fahy und Courgenay; für Pleujouse, Noflen und Zwingen wurden neue erstellt. Für Wattenwil-Amsoldingen wurden die Aufnahmen durchgeführt und für Guggisberg begonnen (Umarbeitung). Der Wohlensee wurde perimetriert und im Simmental die geodätische Bestimmung von 103 Plattenkontrollpunkten der stereophotogrametrischen Aufnahmen vorgenommen.

III. Kartographische Arbeiten und Druckerei.

Sieben topographische Blätter und 2 Überdrücke wurden für den Stich vorbereitet, 2 Neudrücke beendet (145 und 369). Druckbereit wurden gemacht die Blätter 368, 338, 350, 364, 371 und 372. Gedruckt wurden 6 Blatt und 10 Überdrücke.

IV. Grenzbereinigungen.

Die Grenzpläne Chevenez-Roche d'Or sind erstellt worden. Für die Verhandlungen mit Frankreich betreffend die Grenze längs dem Elsass wurde eine neue Kommission bestimmt.

D. Grundbuchvermessungen.

1. Triangulation IV. Ordnung.

Sektion Delsberg-Laufen ist beendet; Bern und Umgebung, sowie Biel und Umgebung und Blasenfluh gehen der Vollendung entgegen.

2. Sekundärnivellement.

In der Triangulationssektion Delsberg-Laufen sind nun 7 Nivellementszüge fertig und 181 Signalpunkte einnivelliert. In den Sektionen Bern und Biel sind solche ebenfalls weit vorgeschritten; ebenso in der Gegend von Fraubrunnen, Schwarzenburg und Seftigen.

3. Parzellarvermessung.

Vom Regierungsrate genehmigt und vom Bunde subventioniert wurden die Vermessungswerke von Sornetan und Monible, sowie die Zusammenlegungsgebiete Toffen-Belp und Schüpfen. Ferner wurde genehmigt die Zusammenlegung im Limpachmoos zu Ütendorf. 7 Gemeinden und 2 Zusammenlegungen sind in Arbeit und für weitere Gebiete sind dafür Verträge abgeschlossen worden.

Im allgemeinen kann konstatiert werden, dass vorschriftsgemäss gearbeitet und dass den Vermarkungen die nötige Sorgfalt gewidmet wird. Die Gemeindebehörden und die Grundeigentümer anerkennen heute fast durchweg die Notwendigkeit einer guten Vermarkung und sind auch bereit, die erforderlichen Mittel dafür zu gewähren.

4. Übersichtspläne

von Gemeinden sind 10 erstellt und 6 in Arbeit vergeben worden.

5. Güterzusammenlegung

ist nur eine durchgeführt worden über die sogenannte Bürinsel zu Schwadernau. Angefangen wurde eine solche in Wangen-Wangenried. Für kleine und ungeschickt parzellierte Gebiete sind solche Vereinfachungen sehr vorteilhaft und sollten deshalb mehr gemacht werden.

6. Nachführung.

Es sind nun 316 Vermessungen vom Bund anerkannt; nichtanerkannte gibt es im alten Kantonsteil noch 5. Im Jura sind 18 fertig umgearbeitet, 35 in Ausführung und werden nach Fertigstellung der Übersichtspläne ebenfalls zur Bundesgenehmigung eingereicht werden. Indessen werden an die Anerkennung als Grundbuchvermessung gewisse Vorbehalte gemacht werden müssen, indem 60 Jahre alten, nur in einfachster Weise zu Steuerzwecken erstellten Vermessungswerken nicht die gleiche Zuverlässigkeit zukommt wie den heute entstehenden.

Der durch bundesgerichtlichen Entscheid erhärtete Grundsatz, dass der sich auf den Plan stützende, gutgläubige Erwerber auch bei nachgewiesener Unrichtigkeit des Planes in seiner Erwerbung geschützt sei, darf bei diesen alten Werken nicht unbedingt zur Anwendung kommen. Eine so weitgehende Rechtswirkung des Planes als Bestandteil des Grundbuches kann wohl nur da angenommen werden, wo er als Grundbuchplan und in enger Verbindung mit dem Grundbuch entstanden ist.

Die Umarbeitung der Vermessungswerke im alten Kantonsteil, die Einführung der Grundbuchblattnummern und die Anlage neuer Grundstück- und Eigentümerverzeichnisse sind fortgesetzt worden und sind jetzt bei 120 Vermessungen durchgeführt und bei weitern 50 in Ausführung begriffen.

Nachdem nun noch einige Gemeinden Nachführungsverträge abgeschlossen haben, ist die permanente Nachführung aller nachtragsfähigen Vermessungen des ganzen Kantons geordnet.

Die im letztjährigen Bericht erwähnte Anregung des bernischen Geometervereins für Vereinfachung des Verurkundungsverfahrens für kleine Grenzregulierungen ist durch Grossrat Gnägi im Grossen Rat besprochen und vom letztern dem Regierungsrat bzw. der Baudirektion zur bestmöglichen Entsprechung überwiesen worden. Eine Lösung des Problems ist bis jetzt noch nicht gefunden, muss aber mit aller Energie gesucht werden, damit die bei den Vermarchungsrevisionen vorgenommenen Grenzverbesserungen auch in rechtlicher Hinsicht ihre Gültigkeit erhalten. Wir hoffen, im kommenden Jahre zu einer Lösung zu kommen.

7. Grenzbereinigungen

zwischen Gemeinden sind 8 zu verzeichnen. An der Kantonsgrenze Bern-Baselland ist die Strecke zwischen den Gemeinden Blauen und Ettingen revidiert und vermarkt werden.

Über den Stand der Vermessungen und der Bundessubventionen orientiert die nachstehende Tabelle.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1923		
		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. 1922	12	11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	12	12	—	—	—	—	—	3,862. 35	—	3,862. 35	24,565. 75	—	24,565. 75
Aarwangen													
31. Dez. 1922	25	18	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	25	21	1	3	—	—	—	5,039. 55	—	5,039. 55	16,195. 90	—	16,195. 90
Bern													
31. Dez. 1922	11	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	11	11	—	—	—	—	—	12,302. 25	—	12,302. 25	65,871. 15	—	65,871. 15
Biel													
31. Dez. 1922	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	2	1	1	—	—	—	—	1,348. 35	—	1,348. 35	18,396. 25	—	18,396. 25
Büren													
31. Dez. 1922	14	11	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	14	13	—	—	1	—	—	6,938. 40	—	6,938. 40	21,721. 45	7,378. —	29,099. 45
Burgdorf													
31. Dez. 1922	24	23	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	24	24	—	—	—	—	—	5,848. 20	—	5,848. 20	29,603. 65	1,045. 65	30,649. 30
Courtelary													
31. Dez. 1922	19	—	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	19	—	7	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg													
31. Dez. 1922	23	—	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	23	—	6	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erlach													
31. Dez. 1922	13	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	13	13	—	—	—	—	—	5,070. 70	—	5,070. 70	18,958. 30	—	18,958. 30
Freibergen													
31. Dez. 1922	17	—	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	17	—	6	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fraubrunnen													
31. Dez. 1922	27	26	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	27	27	—	—	—	—	—	3,100. 05	—	3,100. 05	22,915. 90	4,488. 05	27,403. 95
Frutigen													
31. Dez. 1922	7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	7	2	—	—	—	—	5	679. 10	—	679. 10	5,957. 60	—	5,957. 60
Interlaken													
31. Dez. 1922	24	2	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	24	2	—	—	—	—	22	154. 60	—	154. 60	4,955. 45	—	4,955. 45
Konolfingen													
31. Dez. 1922	31	29	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	31	30	—	—	—	1	—	3,981. 60	—	3,981. 60	28,977, 10	—	28,977. 10
Laufen													
31. Dez. 1922	12	1	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	12	1	5	6	—	—	—	11. 50	—	11. 50	268. 35	1,494. 10	1,762. 45

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung: Nachgef. alte Vermess.-Werke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Bundesbeiträge an Vermessungskosten: Im Berichtsjahre bezogen: Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1923: Für Nachführungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez. 1922	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	11	11	—	—	—	—	—	804. 45	—	804. 45	12,082. 90	—	12,082. 90
Münster													
31. Dez. 1922	34	—	5	23	4	2	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	34	—	11	17	6	—	—	375. 20	17,762. —	18,137. 20	375. 20	111,117. 75	111,492. 95
Neuenstadt													
31. Dez. 1922	5	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	5	1	3	1	—	—	—	134. 15	—	134. 15	1,461. 75	—	1,461. 75
Nidau													
31. Dez. 1922	25	24	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	25	25	—	—	—	—	—	7,544. 60	—	7,544. 60	30,759. 45	—	30,759. 45
Oberhasle													
31. Dez. 1922	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1922	36	—	8	15	10	3	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	36	—	10	13	10	3	—	2,057. 55	—	2,057. 55	2,057. 55	173,367. 55	175,425. 10
Saanen													
31. Dez. 1922	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez. 1922	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	4	2	—	—	1	1	—	821. 60	—	821. 60	4,468. 25	88,056. 05	92,524. 30
Seftigen													
31. Dez. 1922	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	27	27	—	—	—	—	—	12,872. 30	—	12,872. 30	52,635. 15	—	52,635. 15
Signau													
31. Dez. 1922	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	9	5	—	—	3	1	—	2,926. 55	—	2,926. 55	13,838. 95	171,094. 05	184,933. —
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1922	9	1	—	—	4	1	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	9	1	—	—	4	1	3	400. 25	—	400. 25	3,615. 85	110,005. 60	113,621. 45
Ober-Simmental													
31. Dez. 1922	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1922	27	25	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	27	26	—	—	1	—	—	5,755. 95	—	5,755. 95	49,798. 35	25,700. 25	75,498. 60
Trachselwald													
31. Dez. 1922	10	7	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	10	9	1	—	—	—	—	3,138. 10	—	3,138. 10	16,567. 20	—	16,567. 20
Wangen													
31. Dez. 1922	26	25	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	26	26	—	—	—	—	—	6,040. 75	—	6,040. 75	24,066. 30	—	24,066. 30
Stand													
31. Dez. 1922	497	273	47	101	24	9	43	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1923	497	290	51	80	26	7	43	91,208. 10	17,762. —	108,970. 10	470,113. 75	693,747. 05	1,163,860.80

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

Die im Berichtsjahre 1923 begonnene Gesundung der wirtschaftlichen Lage unseres Landes übte naturgemäss auch auf die Bahnen, insbesondere auf diejenigen, die auf den Inlandsverkehr angewiesen sind, ihre wohltuende Wirkung aus. Ungünstiger lagen die Verhältnisse auf internationalem Gebiete. Der unerhörte Währungszerfall, speziell in Deutschland und den Oststaaten, hat zu chaotischen Verhältnissen geführt. Nicht minder hat aber auch die Entwertung der Valuten in Frankreich, Belgien und Italien den internationalen Fremdenverkehr, wie auch den gegenseitigen Güteraustausch ganz erheblich gehemmt. Unsere Alpenbahn als Teilstück einer grossen, internationalen Durchgangslinie wurde durch diese Verhältnisse neuerdings stark in Mitleidenschaft gezogen.

Die Einnahmen der 16 bernischen Normalspurlinien, ohne die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon mitgerechnet, betrugen im Berichtsjahre *Fr. 14,230,000*, während sie im Jahre 1922 nur *Fr. 13,290,000* ergeben hatten. Es ist somit eine Einnahmenvermehrung von *Fr. 940,000* zu verzeichnen. Infolge der vermehrten Transportleistungen sind bei verschiedenen Bahnen aber auch die Ausgaben gestiegen. Währenddem sich dieselben für die genannten Linien im Jahre 1922 auf nur *Fr. 10,990,000* beliefen, stiegen sie im Berichtsjahre auf *Fr. 11,220,000*, somit um *Fr. 230,000*. Der Einnahmenüberschuss beträgt demnach für 1923 *Fr. 3,010,000* gegenüber *Fr. 2,300,000* pro 1922. Die Besserstellung des Einnahmenüberschusses der normalspurigen Bahnen, ohne die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, beläuft sich daher auf *Fr. 710,000*.

Nicht ungünstiger liegen die Verhältnisse bei den Schmalspurbahnen. Die Gesamteinnahmen der 15 Schmalspurlinien betragen im Berichtsjahre *Franken 7,140,000* gegenüber *Fr. 6,515,000* im Jahre 1922. Dazu gingen die Ausgaben, infolge der überall durchgeführten Sparmassnahmen, von *Fr. 5,525,000* auf *Franken 5,425,000* zurück. Der Betriebseinnahmenüberschuss stieg daher gegenüber dem Vorjahr um *Fr. 725,000*.

Rechnen wir die Überschüsse der Normal- und Schmalspurbahnen, ohne die Berner Alpenbahngesellschaft, zusammen, so erhalten wir ein um *Fr. 1,435,000* besseres Betriebsergebnis als 1922. Gegenüber dem Jahre 1921, das wohl die ungünstigsten Verhältnisse der Kriegs- und Nachkriegszeit aufwies, beträgt die Besserung sogar *Fr. 3,085,000*.

Diese Feststellungen zeigen mit aller Deutlichkeit, dass die Betriebsergebnisse der Bahnen einen unzweideutigen Gradmesser für die wirtschaftliche Lage unseres Landes darstellen.

Ziehen wir die Betriebsergebnisse der zur Hauptsache vom Ausland abhängigen Berner Alpenbahngesellschaft ebenfalls in Anrechnung, die trotz einem Einnahmenausfall, durch Verminderung der Betriebsausgaben und infolge eines günstigeren Resultates des Schiffsbetriebes, um ca. *Fr. 290,000* besser abgeschlossen hat als 1922, so erhöht sich der Betriebsüberschuss sämtlicher bernischen Dekretsbahnen auf *Fr. 6,930,000*, d. h. er ist um *Fr. 1,725,000* grösser als im Vorjahr.

So erfreulich dieses Resultat ist, so lässt es doch keinenfalls eine optimistische Stimmung in bezug auf die Zukunft der Bahnen zu.

Man darf nicht vergessen, dass mit der Einführung der elektrischen Traktion auf einigen mit Dampf betriebenen Bahnen weitere 18,2 Millionen Franken, an denen der Staat mit der Hälfte beteiligt ist, investiert werden mussten. Deren Verzinsung und Amortisation geht bekanntlich im Range allen andern Kapitalaufwendungen für die betreffenden Unternehmen voraus und belastet dieselben sehr stark.

Im fernern steht ein Taxabbau bei den schweizerischen Bundesbahnen im Güterverkehr in Aussicht, dem wohl eine Anzahl, speziell unsere normalspurigen Linien, notgedrungen, aus Konkurrenzgründen, werden folgen müssen. Dass daraus, insbesondere in der ersten Zeit nach Durchführung dieser Abbaumassnahmen, Einnahmenausfälle entstehen werden, liegt auf der Hand. Ein weiterer, ungünstig wirkender Faktor, der nicht mehr ausser acht gelassen werden darf, ist die ständig zunehmende Konkurrenz der Automobile, die den Staat in zweifacher Hinsicht schädigen. Einmal durch die ganz enorme Belastung des Strassenunterhaltes, die sie verursachen, und dann durch den teilweisen Entzug des bisher den Bahnen zugekommenen Personen- und Güterverkehrs.

Ausser dieser ungünstigen Momente muss erwähnt werden, dass vielenorts neue Forderungen des Personals an die Bahnverwaltungen gestellt werden, welche hauptsächlich die Beseitigung der bei einer Anzahl von Bahnunternehmen seitens des schweizerischen Eisenbahndepartements, gestützt auf Art. 16 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten, bewilligten Ausnahmen von der 8stündigen Arbeitszeit anstreben. Es ist eine absolute Verkennung der wirklichen Verhältnisse bei den Bahnen, wenn seitens des Personals und seiner Vertreter unter dem Hinweis auf die bedeutende Besserung der Betriebsergebnisse eine Abweichung von den bisherigen Zugeständnissen verlangt wird. Bei einer rigorosen Durchführung der gesetzlichen Bestimmungen würden zweifellos eine ganze

Reihe von Bahnen neuerdings in die bedenklichste Defizitwirtschaft zurückgedrängt werden. Es ist zu hoffen, dass die Einsicht des Personals nach einer richtigen Aufklärung keine Schwierigkeiten aufkommen lässt, deren Auswirkung sonst für unsere Transportanstalten verhängnisvoll werden müsste.

Für die Nebenbahnen sind die Ausnahmen von der 8stündigen Arbeitszeit in Art. 16 des erwähnten Gesetzes schliesslich doch gewährleistet.

Nach diesen Ausführungen ist es begreiflich, wenn die Lage unserer Bahnen nicht zu optimistisch betrachtet werden darf; die angeführten Verhältnisse zwingen vielmehr auch heute noch im gesamten Verkehrswesen zur Durchführung der grösstmöglichen Sparmassnahmen.

Die Eisenbahndirektion, in Verbindung mit dem kantonalen Treuhandbureau, ist denn auch daran, durch eingehende Untersuchungen der Verhältnisse der Bahnunternehmen, die Vorbedingungen für die Zusammenlegung einzelner Gesellschaften, sowie die Durchführung finanzieller Sanierungen zu schaffen. Diese Untersuchungen beanspruchen aber Zeit, und dass es nicht leicht ist, Fusionen herbeizuführen, beweisen die Hindernisse, die z. B. der finanziellen Zusammenlegung von zwei sozusagen gleichwertigen Unternehmen, nämlich der Bern-Worb- und Worblentalbahn, bis heute immer noch entgegenstehen. Wieviel schwieriger sind die Verhältnisse erst dort, wo Unternehmen zusammengeschweisst werden sollen, deren Aktien in der Bewertung sehr verschieden sind und wo der Aktienbesitz des Staates Bern kaum 50 % des gesamten Aktienkapitals beträgt. Dass in dieser Beziehung die Verhältnisse bei den bernischen Bahnen nicht von heute auf morgen geändert werden können und sich derartige Zusammenlegungen vielmehr erdauern müssen, ist nach dem Gesagten erklärlich.

Bis auf zwei normalspurige und ein schmalspuriges Unternehmen haben sämtliche übrigen bernischen Bahnen Einnahmenüberschüsse zu verzeichnen. Es sind die Saignelégier-Glovelier-, die Sensetal- und die Biel-Meinisberg-Bahn. Die Summe der Defizite beträgt rund *Fr. 90,000.* Die Deckung erfolgte bei der Saignelégier-Glovelier-Bahn durch die Hilfeleistung, gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918, durch den Bund, in Verbindung mit dem Kanton und den Gemeinden (zusammen Fr. 65,000), bei der Sensethalbahn durch die Aufnahme eines von den Gemeinden verbürgten Darlehens (Fr. 11,000) und bei der Biel-Meinisberg-Bahn durch Beitragsleistungen des Kantons und der Gemeinden (Fr. 14,000).

Die Elektrifikation der bernischen Dekretsbahnen konnte im Berichtsjahr bis auf das kurze Stück Bern-Bümpliz-Nord der Bern-Neuenburg-Bahn nicht weiter gefördert werden. Ob es gelingt, den Umbau der ganzen Bern-Neuenburg-Bahn demnächst durchzuführen, wird vom Zustandekommen der Finanzierung abhängen, insbesondere von der Stellung des Bundes zu einem neuen Subventionsgesuch.

In ausgedehntem Masse haben die schweizerischen Bundesbahnen auch im abgelaufenen Jahr den Umbau ihres Netzes auf elektrischen Betrieb weitergeführt. Neben der Eröffnung der Linien Goldau-Zürich und Luzern-Zug wurden die Arbeiten der Strecken Luzern-Basel und Sitten-Lausanne stark gefördert, so dass deren Inbetriebnahme in den ersten Monaten 1924 zu erwarten ist.

Im Sommer 1923 unterbreitete der Bundesrat den eidgenössischen Räten einen Beschlussesentwurf, nach welchem der Bund den schweizerischen Bundesbahnen zur rascheren Durchführung der Elektrifikation 60 Millionen Franken zur Verfügung stellen sollte. Die Bundesbahnen hatten ein Programm aufgestellt, welche Linien bis Ende 1928 zu elektrifizieren seien. Von den den Kanton Bern berührenden Linien waren einzig die Strecken Olten-Burgdorf-Bern-Freiburg und Olten-Biel-Neuenburg enthalten. Der ganze bernische Jura, sowie seine Anschlusslinien von Basel und Bern her waren dagegen vorläufig für das neue Traktionssystem nicht vorgesehen. Diese Benachteiligung des Kantons Bern bei der Berücksichtigung der beschleunigten Elektrifikation konnte der Regierungsrat nicht hinnehmen. Er richtete eine Eingabe an den Bundesrat, in welcher er zum mindesten den Einbezug der Linie Bern-Biel-Delsberg-Delle in das genannte Programm verlangte. Nach verschiedenen Verhandlungen gab der Bundesrat schliesslich dem Begehren der bernischen Regierung teilweise Folge und veranlasste die schweizerischen Bundesbahnen, die Strecken Bern-Biel und Münster-Delsberg für den Umbau bis zum Jahre 1928 vorzubereiten. Die Ausrüstung des Teilstückes Lengnau-Münster mit dem Grenchenbergtunnel fällt naturgemäss der Eigentümerin, d. h. der Berner Alpenbahn, zu; es ist jedoch zu erwarten, dass ihr hierfür die Subvention des Bundes, gemäss dem Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919, zukommt.

Die Anschlusstrecken Delsberg-Delle und Delsberg-Basel sollen, nach den Erklärungen der Bundesbahnen, in einem nach dem Jahre 1928 allfällig aufzustellenden Elektrifikationsprogramm in erster Linie Berücksichtigung finden.

2. Schiffahrtswesen.

Die gemäss der eidgenössischen Verordnung vom 19. Dezember 1910 den Kantonen übertragene Kontrolle der nicht konzessionierten Schiffahrt wurde auch im Berichtsjahr für die bernischen Gewässer von den kantonalen Fischerei- und Schiffahrtsaufsehern durchgeführt.

Aus dieser Kontrolle betragen die Einnahmen *Fr. 7729. 75*, die Ausgaben hierfür *Fr. 6490. 70*, so dass sich ein Überschuss von *Fr. 1339. 05* ergibt. Unter dem 23. November 1923 verfügte der Regierungsrat, mit Zustimmung der eidgenössischen Oberbehörde, eine Änderung des Art. 13, lit. *e*, des Schiffahrtsreglements, die eine Erleichterung in bezug auf die Motorbootkonstruktion brachte.

B. Fahrpläne.

Auf den 1. Juni 1923 trat ein Fahrplanwechsel ein. Wie bisher wurden die Fahrplanentwürfe auf den Regierungsstatthalterämtern während einer Frist von ca. 14 Tagen zur Geltendmachung allfälliger Abänderungsbegehren aufgelegt. Es langte wieder eine grosse Zahl von Wünschen ein. Während einem ansehnlichen Teil derselben entsprochen wurde, mussten haupt-

sächlich die Begehren, die eine Vermehrung der Fahrleistung zur Folge hatten, auf bessere Zeiten zurückgestellt werden. Der neue Fahrplan brachte den schweizerischen Bundesbahnen Mehrleistungen von rund 866,000 Personenzugskilometer pro Jahr.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Die Einnahmen der Berner Alpenbahn ohne den Schiffbetrieb betrugen im Berichtsjahr *Fr. 9,194,000* und waren um rund *Fr. 373,000* geringer als im Vorjahr. Die Ausgaben, die sich 1922 auf *Fr.7,448,000* beliefen, gingen im Jahre 1923 auf *Fr. 6,956,000* zurück, somit um *Fr. 491,000*. Die Besserstellung auf dem Bahnbetrieb beträgt demzufolge *Fr. 118,000*. Die Gründe des Verkehrsrückganges haben wir eingangs unseres Berichtes bereits angeführt; sie liegen in den äusserst ungünstigen Währungsverhältnissen unserer Nachbarstaaten und der dadurch bedingten Unsicherheit im Handel, die einen regen Warenaustausch zwischen den Ländern, wie er für eine internationale Transportanstalt vonnöten ist, nicht aufkommen lässt.

In erfreulicher Weise hat sich, dank dem schönen Wetter des letzten Sommers, der Schiffbetrieb des Thuner- und Brienzersees günstiger gestaltet. Die Einnahmen stiegen von *Fr. 547,000* im Jahre 1922 auf *Fr. 670,000*, während die Ausgaben, trotz den vermehrten Fahrleistungen, von *Fr. 756,000* auf *Fr. 706,000* zurückgingen. Das Defizit betrug statt *Fr. 209,000* im Vorjahr nur noch *Fr. 35,000*. Es ist zu hoffen, dass mit der Belebung des Fremdenverkehrs für die Dampfschifffahrt wieder bessere Zeiten anbrechen.

Die angebahnte Sanierung der Finanzen der Berner Alpenbahn konnte im Berichtsjahre zum Abschluss gebracht werden. Nachdem die Gläubigerversammlung und die Generalversammlung der Aktionäre der Bahngesellschaft, die beide am 1. Mai 1923 in Bern stattfanden, Zustimmung zum Nachlassvertrag erklärten, genehmigte die II. Zivilabteilung des Bundesgerichtes in der Sitzung vom 11. Juli 1923 denselben. Es würde zu weit führen, die ganze Sanierungsaktion hier im Détail zu behandeln; wir erwähnen nur, dass das Prioritätsaktienkapital um 20 % und das Stammaktienkapital um 50 % abgeschrieben werden mussten.

Der Schiffsanschluss an den Zentralbahnhof in Thun konnte im abgeschlossenen Jahr noch nicht als gesichert betrachtet werden. Obschon der Grosse Rat mit Beschluss vom 20. September 1923 sich bereit erklärte, an den Bau dieses Kanals einen Beitrag in Form eines Dahrlehens von im Maximum *Fr. 200,000* zu gewähren und die Grosszahl der Gemeinden die ihnen zugedachten Beitragsleistungen ebenfalls bewilligten, lehnte die Stadt Thun eine Beteiligung ab. Sie stellte mit diesem Beschluss die ganze Finanzierung und den Bau des Kanals überhaupt in Frage. Die Weiterbehandlung der Angelegenheit fällt in das Jahr 1924.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betrugen *Fr. 542,000*, die Ausgaben *Fr. 268,000*, so dass sich ein Überschuss von *Fr. 274,000* ergibt, der um *Fr. 66,000* grösser ist als im Vorjahr. Die Besserstellung rührt einerseits von einer Vermehrung der Einnahmen (Fr. 49,000) und anderseits von einer Verminderung der Ausgaben (Fr. 16,000) her. Es ist vorgesehen, auf dem Gesellschaftskapital eine Dividende von 3 ¾ % auszuschütten.

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Bei *Fr. 744,000* Einnahmen und *Fr. 564,000* Betriebsausgaben weist das Unternehmen einen Überschuss von *Fr. 180,000* auf. Es bedeutet dies eine Besserstellung von *Fr. 64,000* gegenüber 1922, die ausschliesslich vermehrten Einnahmen zuzuschreiben ist. Die Sanierung der Gesellschaft konnte im abgeschlossenen Jahr zu Ende geführt werden. Der Grosse Rat genehmigte unterm 20. September 1923 den Sanierungsvorschlag. Die Verluste des Staates aus der Abschreibung des Aktienkapitals um 30 % betragen *Fr. 936,000*, die aus dem Eisenbahnamortisationsfonds getilgt worden sind.

4. Gürbetalbahn.

Dieses Unternehmen hat sich im abgelaufenen Jahr erfreulich bessergestellt. Die Betriebseinnahmen stiegen von *Fr. 1,604,000* auf *Fr. 1,789,000*, währenddem die Ausgaben von *Fr. 1,244,000* auf *Fr 1,187,000* zurückgingen. Der Überschuss beträgt *Fr. 602,000* und ist um *Fr. 242,000* grösser als pro 1922. Durch die sich während der Kriegs- und Nachkriegszeit angehäuften Schulden und gestundeten Obligationenzinse sieht sich die Gesellschaft genötigt, eine Sanierung durchzuführen.

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Bei *Fr. 771,000* Einnahmen und *Fr. 586,000* Ausgaben beträgt der Betriebsüberschuss *Fr. 185,000*. Einer Einnahmenvermehrung von *Fr. 88,000* stehen gegen 1922, infolge intensiveren Rollmaterialunterhaltes, *Fr. 30,000* vermehrte Ausgaben gegenüber, so dass sich nur eine Besserstellung von *Fr. 58,000* ergibt.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Die Gesamteinnahmen dieses Bahnunternehmens beliefen sich im Berichtsjahr auf *Fr. 2,316,000*. Sie waren um *Fr. 87,000* höher als 1922. Die Ausgaben gingen gegenüber dem Vorjahr von *Fr. 1,961,000* auf *Fr. 1,926,000* zurück, so dass sich bei einem Betriebsüberschuss von *Fr. 390,000* eine Besserstellung von *Fr. 122,000* ergibt. Obschon die Einnahmen aus dem Personenverkehr neuerdings kleiner sind, konnte der Ausfall durch die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr im vorerwähnten Sinne ausgeglichen werden.

7. Sensetalbahn.

Die Verhältnisse bei diesem Unternehmen stellen sich neuerdings ungünstig. Die Einnahmen gingen von *Fr. 150,000* auf *Fr. 139,000* zurück. Mit der Durchführung eines äusserst sparsamen Betriebes konnten die Ausgaben gegenüber 1922 von *Fr. 162,000* auf *Fr. 150,000* heruntergedrückt werden. Es erzeigt sich somit ein Defizit von *Fr. 11,000*.

Wenn die Gründung einer Gesellschaft für die Ausbeutung von Kies aus der Saane und Sense gelingt, wie dies beabsichtigt ist, so dürfte dem Unternehmen ziemlich viel neuer Verkehr zugeführt werden, der vielleicht mit der Zeit die Defizite zum Verschwinden bringen könnte. Den Hauptausfall hat dem Unternehmen die Schliessung der Fabrik «Nestlé and Anglo-Swiss condensed Milk Co.» in Neuenegg gebracht. Leider deuten gar keine Anzeichen darauf hin, dass diese Fabrik demnächst wieder ihre Tore öffnet. Die Durchführung einer Sanierung ist unumgänglich.

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen *Fr. 2,034,000* und sind um rund *Fr. 134,000* höher als im Vorjahr. Auch die Ausgaben nahmen in erheblichem Masse zu, indem sie von *Fr. 1,483,000* auf *Fr. 1,653,000*, somit um *Fr. 170,000* stiegen. Der Einnahmenüberschuss, der 1922 *Fr. 417,000* betragen hat, sank auf *Fr. 382,000* für das Rechnungsjahr. Die Vermehrung der Ausgaben ist auf erhöhte Aufwendungen für den Unterhalt der Bahnanlage und auf die Auswirkung der neuen Gehaltsordnung zurückzuführen.

9. Emmentalbahn.

Bei *Fr. 2,267,000* Einnahmen und *Fr. 1,748,000* Ausgaben ergibt sich bei dieser Gesellschaft ein Überschuss von *Fr. 519,000*, der um rund *Fr. 22,000* grösser ist als im Vorjahr. Mit einer Vermehrung der Einnahmen um rund *Fr. 70,000* war auch eine Ausgabenerhöhung um *Fr. 48,000* verbunden, die auch bei diesem Unternehmen auf die unter Ziff. 8 angeführten Gründe zurückzuführen ist.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

Die Einnahmen dieser Bahn betrugen im Berichtsjahr *Fr. 667,000*, die Ausgaben *Fr. 536,000*, so dass ein Betriebsüberschuss von *Fr. 131,000* resultiert. Derselbe ist um rund *Fr. 15,000* grösser als im Vorjahr. Der Grosse Rat genehmigte am 7. Mai 1923 die vom Unternehmen vorgelegte Sanierung und Statutenänderung. Aus der Abschreibung des Aktienkapitals um drei Fünftel sind dem Staat Bern *Fr. 711,000* Verlust entstanden, die aus dem Eisenbahnamortisationsfonds zu decken sind.

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Bei *Fr. 800,000* Betriebseinnahmen und *Fr. 649,000* Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von *Fr. 151,000*. Die Erhöhung desselben gegenüber dem Vorjahr beträgt nur *Fr. 3000*, obschon die Einnahmen sich um rund *Franken 41,000* günstiger gestellt haben. Es ist die Verteilung einer Dividende von 4 % auf dem Aktienkapital vorgesehen.

12. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Die seit 1922 eingetretene Besserung bei diesem Unternehmen ist im Jahre 1923 noch fortgeschritten. Die Einnahmen stiegen von *Fr. 391,000* auf *Fr. 419,000*, währenddem die Ausgaben von *Fr. 366,000* auf *Franken 360,000* zurückgingen. Es ergibt sich ein Einnahmenüberschuss von *Fr. 58,000*, wie ihn diese Bahn seit Bestehen noch nie verzeichnen konnte. Die vorgesehene finanzielle Sanierung der Unternehmung wurde weiter gefördert und ein diesbezüglicher Vorschlag dem Bundesgericht eingereicht. Die eben festgestellte Besserung der Betriebsergebnisse berechtigt noch keineswegs zu einer optimistischen Stimmung in bezug auf die zukünftige Gestaltung der Bahn, da Rückschläge nicht ausgeschlossen sind.

13. Huttwil-Eriswil-Bahn.

Auch bei diesem kleinen Unternehmen scheinen wieder etwas bessere Zeiten kommen zu wollen. Während die Einnahmen mit *Fr. 66,000* ungefähr gleich geblieben sind, gingen die Ausgaben von *Fr. 67,000* auf *Franken 54,000* zurück. Der Einnahmenüberschuss beträgt somit *Fr. 12,000* gegenüber einem Defizit von *Fr. 1000* im Vorjahr und *Fr. 25,000* für 1921.

14. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die Einnahmen haben bei dieser Unternehmung in erfreulichem Masse wieder zugenommen. Sie betragen für das Berichtsjahr *Fr. 654,000* und sind nur *Fr. 65,000* höher als 1922. Die Ausgaben gingen um *Fr. 13,000*, d. h. auf *Fr. 533,000* zurück, so dass sich ein Überschuss von *Fr. 121,000* ergibt, der damit eine Besserstellung von *Fr. 78,000* gegenüber dem Vorjahr bringt.

15. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Bei *Fr. 187,000* Einnahmen und *Fr. 252,000* Ausgaben ist ein Betriebsdefizit von immer noch *Franken 65,000* zu verzeichnen. Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 19. November 1923 dem Unternehmen für die nächsten 5 Jahre einen jährlichen Beitrag von *Franken 10,000* zugesprochen unter der Voraussetzung, dass die Hilfeleistung, gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918, seitens des Bundes für diese Zeit gewährt wird, d. h. dass der Bund je *Fr. 20,000* und die Gemeinden zusammen ebenfalls *Fr. 10,000* aufbringen.

Mit der Durchführung von allen nur möglichen Sparmassnahmen hofft man, das Defizit auf *Fr. 40,000* jährlich herunterdrücken zu können.

16. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Zum erstenmal seit einigen Jahren weist diese Bahn einen wenn auch sehr bescheidenen Betriebsüberschuss auf.

Bei *Fr. 122,747* Einnahmen und *Fr. 122,328* Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von *Fr. 419*. Die Besserstellung gegenüber 1922 beträgt immerhin rund *Fr. 14,000*. Sie ist zurückzuführen auf eine Einnahmenvermehrung von zirka *Fr. 34,000*.

b) Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Oberland-Bahn.

Infolge der guten Witterung des Sommers 1923 und der allgemeinen Zunahme des Fremdenverkehrs überhaupt, haben sich die Verhältnisse bei dieser Bahn neuerdings wesentlich besser gestaltet. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Einnahmen von *Fr. 1,827,000* auf *Franken 2,037,000*, somit um *Fr. 210,000*, während die Ausgaben von *Fr. 1,378,000* auf *Fr. 1,370,000* zurückgingen. Der Überschuss beträgt somit *Fr. 667,000* und ist um *Fr. 218,000* grösser als 1922.

Dem von der Bahngesellschaft vorgelegten Sanierungsplan und der dadurch bedingten Statutenänderung wurde vom Grossen Rat unterm 7. Mai 1923 die Genehmigung erteilt. Der Verlust des Staates infolge der Abschreibung des Prioritätsaktienkapitals auf 60 % und des Stammaktienkapitals auf 30 % seines nominellen Wertes im Betrage von *Fr. 1,050,000* ist aus dem Eisenbahnamortisationsfonds zu decken.

2. Berner Oberland-Bahnen.

Obschon dieses Unternehmen keine eigentliche bernische Dekretsbahn darstellt und die finanzielle Beteiligung des Staates Bern unwesentlich ist, führen wir der Vollständigkeit halber an, dass sich die Verhältnisse auch hier wesentlich gebessert haben. Die Einnahmen erhöhten sich gegenüber 1922 um *Fr. 209,000* auf *Franken 1,085,000,* währenddem sich die Ausgaben von *Franken 821,000* auf *Fr. 813,000* reduzierten. Der Überschuss beträgt *Fr. 272,000* und ist um *Fr. 217,000* höher als im Vorjahr. Die Bahngesellschaft führte mit Hilfe des Bundesgerichts eine finanzielle Sanierung durch.

3. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

Bei *Fr. 497,000* Einnahmen und *Fr. 374,000* Ausgaben resultiert ein Betriebsüberschuss von *Fr. 123,000.* Gegenüber 1922 ist eine Besserung von *Fr. 30,000* zu verzeichnen, von denen zirka *Fr. 19,000* auf Einnahmenvermehrung und *Fr. 11,000* auf Ausgabenverminderung entfallen. Die Ausrichtung einer Dividende, wie sie bis 1921 bezahlt wurde, kommt auch im Berichtsjahr nicht in Betracht. Das Unternehmen hatte im abgeschlossenen Jahr ziemlich grosse Aufgaben, wovon wir die Einführung auf den Zentralbahnhof in Thun und die Geleisekonsolidierung auf der umgebauten Strassenstrecke Oberhofen-Merligen nennen, zu erfüllen.

4. Bern-Worb-Bahn.

Die Einnahmen für 1923 sind mit *Fr. 424,000* um zirka *Fr. 6000* geringer als im Vorjahr. Die Ausgaben sind von *Fr. 329,000* auf *Fr. 310,000* zurückgegangen. Bei *Fr. 114,000* Betriebsüberschuss ergibt sich immerhin noch eine Besserstellung von *Fr. 13,000.* Es dürfte eine bescheidene Dividende auf dem Aktienkapital ausgerichtet werden.

5. Worblentalbahn.

Infolge Zunahme des Güterverkehrs stiegen die Einnahmen gegenüber 1922 um zirka *Fr. 28,000* und betragen *Fr. 383,000.* Die Ausgaben gingen um zirka *Fr. 2,000* auf *Fr. 297,000* zurück, so dass sich ein Überschuss von *Fr. 86,000* erzeigt, der die Verabfolgung einer bescheidenen Dividende zulässt.

Wie bereits angeführt, sind zwischen der Bern-Worb-Bahn und der Worblentalbahn Fusionsverhandlungen gepflogen worden, die vor dem Abschlusse standen. Es wäre sehr zu wünschen, wenn die sich in letzter Stunde eingestellten Differenzen rasch behoben werden könnten.

6. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Der Grosse Rat genehmigte am 7. Mai 1923 das Projekt der Teilstrecke Zollikofen-Worblaufen der Einführung nach Bern. Er beteiligte sich in Ausführung des Grossratsbeschlusses vom 21. November 1922 mit *Franken 697,500* in Form von Stammaktien an den vorgesehenen Bauten. Während auf der Strecke Bern-Worblaufen der Verkehr Ende Oktober bereits über das neue Trasse geleitet werden konnte, wurden die Arbeiten auf der Strecke Worblaufen-Zollikofen erst im Winter als Notstandsarbeiten in Angriff genommen.

Der Verkehr dieser Bahn hat sich im abgeschlossenen Jahr neuerdings erfreulich entwickelt. Die Einnahmen stiegen gegenüber dem Vorjahr von *Fr. 1,169,000* auf *Fr. 1,282,000,* somit um *Fr. 123,000,* die Ausgaben dagegen nur um *Fr. 14,000;* sie betragen *Fr. 967,000.* Es ergibt sich ein Überschuss von *Fr. 314,000* im Vergleich zu *Fr. 216,000* für 1922.

7. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen hat die Belebung der Industrie in wohltuender Weise gewirkt. Bei ungefähr gleichbleibenden Betriebsausgaben (Fr. 195,000) stiegen die Einnahmen um zirka *Fr. 20,000,* d. h. auf *Fr. 227,000.* Es ergibt sich ein Überschuss von *Fr. 32,000.* Wenn die günstigen Verhältnisse andauern, wird die Gesellschaft in der Lage sein, vom Jahre 1924 ab den Zinsendienst auf den verschiedenen Anleihen wieder voll aufzunehmen, währenddem er in den letzten Jahren teilweise von den Garanten, d. h. dem Staat Solothurn und den solothurnischen und bernischen Gemeinden, bestritten werden musste. Der Bau der Rötibrücke, die dem Unternehmen die Zufahrt zum Hauptbahnhof Solothurn ermöglicht, ist in Angriff genommen worden.

8. Langenthal-Jura-Bahn.

Bei *Fr. 194,000* Einnahmen und *Fr. 168,000* Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von *Fr. 26,000.* Es bedeutet dies eine Besserstellung von *Fr. 8000,* die teils von einer kleinen Einnahmenvermehrung, hauptsächlich aber von einer Ausgabenverminderung herrührt.

9. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Während dieses kleine Unternehmen letztes Jahr noch ein Defizit von zirka *Fr. 8000* zu verzeichnen hatte, schliesst es im Berichtsjahre mit einem Einnahmenüberschuss von zirka *Fr. 6000* ab. Den Einnahmen von *Fr. 137,000* stehen Ausgaben von *Fr. 131,000* gegenüber. Die Verbesserung rührt je zur Hälfte von einer Einnahmenvermehrung und einer Ausgabenverminderung her.

10. Seeländische Lokalbahnen, Biel-Täuffelen-Ins.

Infolge Mindereinnahmen auf dem Güterverkehr (Fehlen der Röhrentransporte für die Ameliorationen in Sutz und Lattrigen) sind die Einnahmen im Berichtsjahr gegenüber 1922 von *Fr. 220,000* auf *Fr. 208,000* gesunken. Dagegen konnten auch die Ausgaben um zirka *Fr. 20,000* herabgemindert werden. Sie betragen noch *Fr. 187,000,* so dass sich ein Betriebsüberschuss von *Fr. 21,000* (im Vorjahr Fr. 14,000) ergibt. Die Finanzierung des Ausbaues nach Biel wurde weiter gefördert. Es wäre zu wünschen, dass im Jahre 1924 an die Verwirklichung dieser für das Unternehmen wichtigen Angelegenheit geschritten werden könnte.

11. Biel-Meinisberg-Bahn.

Der Betrieb dieses kleinen Unternehmens musste auf den 1. September 1923, zufolge schlechten Zustandes des Rollmaterials und fehlender Mittel, um dasselbe instandzustellen, stillgelegt werden. In seiner Sitzung vom 20. November 1923 stimmte der Grosse Rat dem Vorschlag, den Trambetrieb der städtischen Strassenbahnen Biel nach Meinisberg auszudehnen, zu. Er bewilligte zur finanziellen Sanierung des Unternehmens und zum Bau der elektrischen Einrichtungen einen Beitrag von *Fr. 200,000* in Form von Subventionsaktien in der Voraussetzung, dass die Gemeinden *Fr. 210,000* leisten.

Die Weiterverfolgung der Angelegenheit fällt in das Jahr 1924.

12. Tramelan-Tavannes-Bahn.

Die Einnahmen stiegen bei dieser Gesellschaft gegenüber 1922 von *Fr. 145,000* auf *Fr. 160,000.* Bei *Fr. 142,000* Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von *Fr. 18,000* gegenüber einem solchen von nur *Fr. 5000* im Vorjahr. Wenn nicht neuerdings eine Krisis in der Uhrenindustrie eintritt, dürfte auch dieses Unternehmen wieder bessern Zeiten entgegengehen.

13. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

Auch hier haben sich die Verhältnisse im abgeschlossenen Jahr wieder zum Bessern gewendet. Diese Unternehmung, die für 1922 noch mit einem Betriebsdefizit von *Fr. 2000* abschloss, verzeichnet im Berichtsjahr einen Betriebsüberschuss von *Fr. 10,000* bei *Franken 126,000* Einnahmen und *Fr. 116,000* Ausgaben.

Über eine allfällige Fusion der beiden letztgenannten Bahnen werden gegenwärtig eingehende Erhebungen angestellt.

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

Gegenüber einem Betriebsüberschuss von *Fr. 13,000* im Vorjahr verzeichnet diese Bahn im Berichtsjahr einen solchen von *Fr. 38,000.* Die Einnahmen stiegen von *Fr. 323,000* auf *Fr. 356,000* bei *Fr. 318,000* Ausgaben. Die Besserung der Verhältnisse in der Industrie wirkt sich auch da zum Guten aus.

D. Projektierte Bahnen.

Mit Ausnahme der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, die, wie erwähnt, in Anbetracht der besondern Verhältnisse für ihr Schlussstück den Finanzausweis leisten konnte, war keine der im Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 21. März 1920 als subventionsberechtigt vorgesehenen Linien in der Lage, die Finanzierung durchzuführen. Angesichts der finanziellen Situation des Kantons wird, gestützt auf Art. 37 des erwähnten Gesetzes, auch weiterhin im Bau neuer Bahnen die grösste Zurückhaltung geübt werden müssen.

E. Eisenbahnkonzessionen.

Im Jahre 1923 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

27. März	1923:	Automobilgenossenschaft Spiez-Krattigen-Aeschi.
25. Mai	1923:	Berner Oberland-Bahnen: Autokurs Interlaken-Wilderswil.
8. Juni	1923:	Société des autos-transports d'Ajoie à Porrentruy für die Strecken Porrentruy-Damvant, Alle-Charmoille-Asuel und Porrentruy-Lugnez.

b) Konzessionserneuerungen.

9. Januar	1923:	Automobilgesellschaft Burgdorf und Umgebung, Verlängerung für die Strecke Kaltacker-Affoltern.
10. August	1923:	Kraftfahrwesen Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi.
27. November	1923:	Autogesellschaft Gunten-Sigriswil.

c) Konzessionsänderungen.

20. Februar	1923:	Worblentalbahn und Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn: Änderung auf der Strecke Ittigen-Worblaufen-Tiefenaubrücke.

d) Fristverlängerungen.

10. April	1923:	Elektrische Schmalspurbahn Ins-Erlach.
21. Juli	1923:	Eisenbahn Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez.
21. Juli	1923:	Elektrische Schmalspurbahn Frutigen-Adelboden.

F. Schiffahrt.

1. Bielersee.

Die Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

Die Ruderschiffe und Segelboote sind vom kantonalen Aufseher untersucht worden.

Motorboote	48	Schiffe
Ruderboote	652	»
Segelschiffe	11	»
Total	711	Schiffe

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

Brienzersee	250	Schiffe
Thunersee	588	»
Aare, Saane, Emme nebst den kleinen Gewässern	493	»
Total	1331	Schiffe

Einnahmen	Fr. 7729.75
Ausgaben	» 6490.70
Überschuss	Fr. 1239.05

Bern, Mai/Juni 1924.

Der Bau- und Eisenbahn-Direktor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 12. Juli 1924.

Test. Der Staatsschreiber: **Rudolf.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1923.

№	Name der Bahn	Datum: der Konzession	Datum: des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	Datum: der Betriebseröffnung	Kapital: Aktien	Kapital: Obligationen inkl. Bundesdarlehen und Staatsvorschüsse	Kapital: Total	Aktienbeteiligung des Staates: Nominell	Aktienbeteiligung des Staates: Buchwert
	I. Normalspurbahnen.								
1	Emmentalbahn	—	—	—					
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. et 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	3,820,500	3,000,000	6,820,500	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	790,000	790,000
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,200,000	600,000	1,800,000	400,000	400,000
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	500,000	2,337,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. et 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,881,472	3,881,472	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	3,965,500	2,000,000	5,965,500	2,156,500	2,154,750
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	1,234,500	699,400	1,933,900	859,000	859,000
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910					
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	6,000,000	7,280,000	13,280,000	3,155,000	3,155,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 / 27. II. 1901	14. VIII. 1901 / 1. XI. 1902	2,770,000	6,891,520	9,661,520	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	5,253,623	8,057,123	2,184,000	2,184,000
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	448,000	1,548,000	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	1,113,800	393,000	1,506,800	807,200	807,200
12	Freiburg-Murten und Murten-Ins	21. XII. 1888 / 30. V. 1892	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898 / 23. VII. 1903	2,475,000	700,000	3,175,000	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	3,070,166	4,800,166	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	4,826,500	2,575,000	7,401,500	474,000	474,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 / 28. II. 1907	1. VI. 1908	2,643,000	654,600	3,297,600	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	59,783,500	120,071,014	179,854,514	14,114,000	13,982,481
17	Huttwil-Eriswil	5. X. 1911	26. V. 1913	1. IX. 1915	520,000	49,160	569,160	195,000	195,000
				Total	98,822,800	156,966,955	255,789,755	31,182,200	30,998,732
	II. Schmalspurbahnen.								
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	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	1,360,000	334,000	1,694,000	352,000	350,200
3	Bern-Worb	23. XII. 1896 / 22. XII. 1906	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	751,200	1,023,936	1,775,136	358,560	358,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	8,276,000	16,179,650	1,500,000	1,500,000
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911					
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	900,000	400,000	1,300,000	463,500	463,500
6	Tramelan-Breuleux-Noirmont	22. XII. 1905	22. III. 1907 / 26. IX. 1921	16. XII. 1913	1,465,000	—	1,465,000	868,000	868,000
7	Bern-Zollikofen, mit Abzweigung nach Worblaufen	25. VI. 1909	26. IX. 1910	13. VII. 1912	—	—	—	293,000	293,000
8	Worblentalbahn	6. IV. 1911	18. IX. 1911	25. VIII. 1913	1,486,750	115,400	1,602,150	880,000	880,000
9	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	711,600	90,000	801,600	259,200	259,200
10	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	20. XII. 1907	24. IV. 1912 / 29. V. 1913	— / —				4,615	4,615
11	Oberaargau-Seeland	22. XII. 1909	18. XI. 1912	—				35,000	35,000
12	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	2,112,500	625,000	2,737,500	1,035,500	1,035,500
13	Solothurn-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,540,500	2,686,500	7,227,000	1,522,000	1,522,000
14	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	999,000	2,871,000	402,500	402,500
15	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	339,200	1,326,200	567,500	567,500
16	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1,700,000	1,600,000	3,300,000	163,000	162,825
				Total	26,395,200	16,562,036	42,957,236	8,944,375	8,842,400
				Gesamttotal	125,218,000	173,528,991	298,746,991	40,126,575	39,841,132