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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1925)

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

Autor: Bösiger, W. / Volmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417038

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 1925.

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

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Die Baudirektion ist in der Verwaltung des Bauwesens auch im Berichtsjahre konsequent den Richtlinien gefolgt, welche in ihren Vorlagen an den Regierungsrat, sowie in den Verhandlungen des Grossen Rates und der Staatswirtschaftskommission in den letzten Jahren vorgezeichnet worden sind, nämlich einerseits Vereinfachung des Verwaltungsbetriebes, anderseits Förderung der baulichen und verkehrspolitischen Interessen des Kantons nach Massgabe der den finanziellen Verhältnissen angepassten mehrjährigen Bauprogramme. Letztere sind im Oktober 1924 und September 1925 mit detaillierten Verzeichnissen der für die Jahre 1925—1930 in Betracht kommenden wichtigern Bauten den Oberbehörden vorgelegt und von diesen gebilligt worden. Sie zeigen gewaltige Kostensummen, und es ist nicht leicht, den daherigen Anforderungen mit den im Budget zur Verfügung gestellten Krediten gerecht zu werden. Neben bekannten grossen Posten zeigen sich auch stets zahlreiche neue Baubedürfnisse, welche ebenfalls befriedigt sein wollen, und zwar im Hoch- und Strassen-, wie im Wasserbau. Nachdem Staat und Gemeinden besonders in den Nachkriegsjahren speziell zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit für die Ausführung öffentlicher Arbeiten grosse Opfer gebracht und schwere Schuldverpflichtungen eingegangen sind, wäre es sehr wünschbar gewesen, mit neuen, grossen Bauausgaben etwas zurückhalten zu können. Zurückhaltung gegenüber vorhandenen Baubedürfnissen ist aber nicht überall angängig, hier und dort auch deshalb nicht, weil es noch weiter drohendem Arbeitsmangel abzuhelfen oder vorzubeugen gilt. Gerade im Hinblick hierauf hat die Baudirektion die Ausführung gewisser Arbeiten auf die Winterszeit verlegt.

Das **Gesamtbudget** der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1925 betrug Fr. 5,373,345 an Reinausgaben; die Rechnung beträgt Fr. 5,446,633. 51, überschreitet somit ersteres um Fr. 73,288. 51 ($1,_{36}$ %), und zwar infolge einer Mehrausgabe auf der Strassenrubrik X E 3, Wasserschaden und Schwellenbauten. Der hierfür budgetierte Kredit war seit Jahren ungenügend bemessen und immer noch mit ältern Verpflichtungen belastet, so dass die Überschreitung, zumal bei der Unberechenbarkeit der hier vorkommenden, oft unvorgesehen sich einstellenden dringlichen Baunotwendigkeiten, begreiflich ist. Übrigens haben nun auch die ältern Verpflichtungen abgenommen und der Rechnungsabschluss von 1925 ist nicht ungünstig.

Die neben den ordentlichen Budgetkrediten bestehende **Vorschussrechnung** zeigt mit Einbezug von Abschreibungen auf den alten Notstandsposten eine Verminderung von Fr. 207,805. 70.

Die **Schuldverpflichtungen** aus noch unerledigten Kredit- und Beitragsbewilligungen haben reduziert werden können. Die finanziellen Belastungen sind demnach besser geworden.

Alles Nähere darüber ist aus den Unterabschnitten, insbesondere aus der Generalübersicht der Kreditverwendungen und der Vorschüsse, sowie der Verpflichtungen ersichtlich.

Das **Verwaltungspersonal** der Bau- und Eisenbahndirektion ist seit 1923 um 15 Beamte und Angestellte reduziert worden, die Direktionsbureaux um zwei Kanzlisten, das Hochbauamt um drei Architekten und einen Kanzlisten, das Tiefbauamt um den Wasserbauingenieur und seinen Sekretär und das Vermessungsamt um zwei Geometer und zwei Vermessungstechniker und das Bureau der Juragewässerkorrektion um drei Techniker und einen Angestellten, während das übrige Personal desselben an das Wasserrechtsamt überging, als technische Abteilung desselben. Der daherige Besoldungsausfall beträgt rund Fr. 90,000. Ein weiterer Abbau ist zurzeit unmöglich. Alle Verwaltungszweige sind voll in Anspruch genommen.

Nach langem, schweren Leiden verstarb in Spiez am 25. Oktober 1925 Hr. alt Regierungsrat und Baudirektor Rud. v. Erlach, 2½ Jahre nach seinem Ausscheiden aus der Regierung. Seiner Verdienste um die Staatsverwaltung und speziell um das Bau- und Eisenbahnwesen ist im Grossen Rat und im Staatsverwaltungsbericht von 1923 ehrend gedacht worden.

Die **Personalversicherung** gegen Unfall erzeigt keine prinzipielle Abänderung gegenüber dem letzten Jahr. Die bei der Unfallversicherungsanstalt Luzern versicherte Gesamtsumme pro 1925 betrug Fr. 2,500,183. 40, gegenüber Fr. 2,503,791. 40 im Vorjahr. Davon entfielen Fr. 151,500 auf das technische Personal und Franken 2,348,683. 40 auf die Oberwegmeister, Wegmeister und die Regiearbeiter. Die Prämien für die Betriebsunfälle betrugen Fr. 38,033. 45, für Nichtbetrieb Fr. 17,177. 30, zusammen Fr. 55,210. 75 (Betriebsprämien 16 ‰ für das Wegmeister- und das Regiepersonal und 3 ‰ für das technische Personal; Nichtbetriebsprämien 7 ‰ bzw. 5 ‰).

Die von der Unfallversicherungsanstalt ausbezahlten Entschädigungen betrugen ohne Arzt- und Apothekerkosten Fr. 23,915 inklusive Rentenzahlungen.

Die Haftpflichtversicherung für Unfälle Dritter bei baulichen Arbeiten besteht noch bei der Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur im gleichen Umfang wie früher. Die angeknüpften Verhandlungen für Ausdehnung auf den gesamten Strassenbau und -unterhalt bzw. Zustand der Strassen sind noch nicht zum Abschluss gekommen.

B. Gesetzgebung.

Neue gesetzliche Erlasse über das Bauwesen sind nicht zu verzeichnen. Der im letzten Bericht angekündigte Entwurf Dekret betreffend Umlegung von Baugrundstücken wird noch einmal einer Prüfung unterzogen und das Strassenbaugesetz ist noch in der Vorbehandlung bei den Direktionen der Justiz und der Bauten. Die gesetzliche Ordnung des Strassenwesens ist heute mehr als je ein hochwichtiges Unternehmen, namentlich in seiner finanziellen Tragweite für Staat und Gemeinden. Bei der grossartigen Zunahme des interkantonalen und internationalen Strassenverkehrs macht sich auch das Bedürfnis geltend, die Gesetzgebungen darüber möglichst einheitlich und übereinstimmend zu gestalten. Dies alles muss bei dem neuen Gesetz berücksichtigt werden und deshalb kann seine Aufstellung nicht überstürzt werden.

Im übrigen ist bloss eine Verordnung des Regierungsrates vom 24. Februar/11. November 1925 zu erwähnen betreffend Unterstellung des Mühlekanals zu Münster unter öffentliche Aufsicht.

Entwürfe sind aufgestellt worden für die Revision der Vorschriften von 1848/1856 für die Bewohner obrigkeitlicher Gebäude, sowie für die Errichtung von Pfrundkäufen. Dieselben sind mit dem Synodalrat und den mitbeteiligten Direktionen der Finanzen und des Kirchenwesens bereinigt worden, wurden aber vor der Überweisung an die Oberbehörden noch zurückgelegt, damit eine allfällig vorzunehmende Verwaltungsreorganisation darin berücksichtigt werden kann. Die abschliessende Behandlung wird im kommenden Jahre erfolgen können.

C. Hochbauwesen.

1. Für den **Unterhalt der Staatsgebäude** (Budget X C 1—5) sind im Berichtsjahr folgende Aufwendungen gemacht worden:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Amtsgebäude	350,000. —	349,752. 35
2	Pfarrgebäude	100,000. —	99,945. 60
3	Kirchengebäude	7,000. —	2,674. 20
4	Öffentliche Plätze	3,000. —	1,948. 50
5	Wirtschaftsgebäude . . .	30,000. —	29,931. 20
	Total	490,000. —	484,251. 85

Minderausgaben Fr. 5748. 15, zur Hauptsache auf den Rubriken 3 und 4, deren Beanspruchung je nach Umständen eine sehr ungleiche sein kann.

Die Ausführung der meisten Arbeiten erfolgte auf Grund der vom Regierungsrat genehmigten Gesamtvorlagen, welche Anfangs des Jahres vom Hochbauamt aufgestellt werden. In denselben werden grössere und kleinere Reservebeträge vorbehalten, welche dann für Arbeiten Verwendung finden, die im Laufe des Jahres sich noch als dringlich erweisen. Die Ausführung verschiedener Arbeiten, so in Bern, wurden zur Bekämpfung von Arbeitsmangel auf die Winterszeit verlegt.

In verschiedenen Bezirksgefängnissen sind die nötigen Verbesserungen ausgeführt worden, in andern wird es noch geschehen. Ein umfassender Bericht im Sinne des Regierungsratsbeschlusses vom 5. Januar 1925 auf die Eingabe des Vereins bernischer Bezirksbeamter, welcher den Direktionen der Polizei und der Bauten überwiesen wurde, wird noch erstattet werden.

2. Für **Neu- und Umbauten des Staates** wurden auf Budgetrubrik X D 1—3 verausgabt:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Für Gebäude aller Art, ohne Irrenanstalten	300,000. —	299,998. 45
2	Für Amortisation von Vorschüssen	50,000. —	50,000. —
3	Für die Irrenanstalten (Spezialfonds)	150,000. —	20,673. 35
	Total	500,000. —	370,671. 80

Somit Minderausgaben Fr. 129,328. 20 auf Rubrik 3.

Unerledigte Bewilligungen verblieben auf Ende des Jahres auf Rubrik X D 1 Fr. 92,000; auf Rubrik 3 Fr. 3000. Bewilligungen wurden gesprochen auf D 1 Fr. 252,000, auf D 3 Fr. 14,400.

Die Ausgaben auf D 1 betreffen 55 Einzelobjekte. Die Hauptarbeiten entfielen auf das hyg.-bakt. Institut und das path. Institut in Bern (Umbauten und Erweiterung), auf das Rathaus in Bern (Abortanlage) und auf die Strafanstalt Hindelbank (Verbesserungen). Zwei grössere Zahlungen wurden zu Vorschussabschreibungen verwendet (Fr. 47,000).

Aus dem Amortisationskredit D 2 von Fr. 50,000 sind auf vier Posten der Vorschussrechnung Abschreibungen gemacht worden. Zur Orientierung sei hier noch bemerkt, dass Rubrik D 1 allerdings auch Arbeiten in den Irrenanstalten enthält, aber nur solche, welche für den nötigen Unterhalt und die Erhaltung des Bestandes, nicht für die Erweiterung erforderlich sind. Alle Erweiterungsarbeiten gehen dagegen zu Lasten des Irrenfonds (X D 3). Auf Rubrik D 3 Irrenanstalten wurden, wie schon der kleine Rechnungsbetrag zeigt, in diesem Jahr wenig ausgeführt. Zu erwähnen ist die Vollendung der Wärterhäuser in Bellelay. Damit sind nun alle drei Anstalten mit Wohngelegenheiten für verheiratetes Wärterpersonal versehen, womit ein altes Postulat in der Hauptsache erfüllt ist.

Schon lange besteht aber leider auch das Bedürfnis, entweder die drei Anstalten zu erweitern oder eine neue, vierte, zu erstellen und es sind schon verschiedene Motionen und Interpellationen darüber eingebracht worden. Nach vielen Voruntersuchungen ist die Baudirektion mit den Anstalts- und Aufsichtsbehörden zum Schluss gekommen, es sei vom Bau oder Erwerb einer vierten Anstalt abzusehen und ein Ausbau bzw. eine Erweiterung der drei vorhandenen Anstalten vorzunehmen. Sie hat in diesem Sinne dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates im Oktober einen Bau- und Finanzierungsplan zur Genehmigung vorgelegt. Die Krankenbetten sollen um 230 vermehrt werden können; die Kosten sind auf 2,1 Millionen Franken veranschlagt. Die Durchführung hätte in den nächsten zehn Jahren mittels jährlichen Budgetkrediten von Fr. 200,000 zu erfolgen. Dieser Vorschlag wird eine befriedigende Lösung der Angelegenheit bringen ohne finanzielle Schwierigkeiten.

3. Auf **Vorschussrechnung** wurden für 20 Objekte zusammen Fr. 730,641 ausgegeben, wovon einzig für Biel, Technikum, Fr. 349,590. 95 und Tessenberg, Anstalt, Fr. 114,712. 30 als Hauptposten (vide Zusammenstellung).

In den hier verrechneten grossen Bauten liegen gegenwärtig und auch für die nächste Zukunft die schwersten finanziellen Belastungen der Bauverwaltung. Es sind allerdings verschiedene Posten darunter, welche nach Abschluss der betreffenden Arbeiten durch andere Verwaltungen zurückvergütet werden.

Von den grössten Bauten geht nun das Technikum Biel der Vollendung entgegen und ist zum grössern Teil bezahlt. Dagegen stehen Ausgaben bevor für die Bauten auf dem Tessenberg, für die Erweiterung des Frauenspitals in Bern und den Bau der jurassischen landwirtschaftlichen Schule in Courtemelon. In Projektbearbeitung liegt die chirurgische Klinik in Bern.

Es ist klar, dass für solche Ausgaben der ordentliche Hochbaukredit, wie er bisher bemessen war, in keiner Weise ausreichen könnte und dafür nur die Vorschussrechnung zu belasten, ergäbe schliesslich ein ganz falsches Bild. Deshalb ist der Budgetposten X D 1 vorläufig für 1926 von Fr. 300,000 auf Fr. 820,000 erhöht worden, aus dem künftig, unter angemessener zeitlicher Verteilung der Ausführung der Arbeiten, die Kosten auch für diese grossen Objekte bestritten werden sollen. Nach dem aufgestellten Bau- und Finanzplan wird es möglich sein, diese bedeutenden Bauwerke in einigen Jahren auf gesunder finanzieller Grundlage durchzuführen.

Im Grossen Rate kamen folgende Hochbaugeschäfte zur Behandlung:

1. **Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt.** Für die Ausführung der bereits im letzten Bericht skizzierten Neubauten wurden durch Grossratsbeschluss vom 9. März 1925 der Baudirektion auf Vorschusskredit der Domänenverwaltung Fr. 982,000 zur Verfügung gestellt. Die Ausführung soll nach vorgelegtem Bauprogramm in den Jahren 1925—1928 erfolgen. Im Berichtsjahr sind darauf Fr. 114,700 ausgegeben worden. Die Ausführung erfolgte bisher in Regie durch Arbeitskräfte der Anstalten Tessenberg und St. Johannsen unter Leitung von Architekt Buêche in St. Immer, der in der Projektkonkurrenz den ersten Preis erhalten hatte.

2. **Jurassische land- und hauswirtschaftliche Schule Courtemelon bei Delsberg.** Nach dem Ankauf des 30 Jucharten haltenden Landgutes zum Preis von Fr. 220,000 wurde unter jurassischen und seeländischen Architekten eine Plankonkurrenz eröffnet und gestützt darauf das definitive Ausführungsprojekt festgelegt. Dasselbe wurde am 15. September 1925 vom Grossen Rat genehmigt und zu seiner Ausführung auf Vorschussrechnung der Domänenverwaltung ein Kredit von Fr. 970,000 bewilligt (exklusive Kosten für das lebende und tote Inventar). Nachdem bereits vorher für die nötige Wasserzuleitung und Kanalisation gesorgt worden war, wurde dann ein Teil der Bauarbeiten zur Konkurrenz ausgeschrieben, vergeben und begonnen. Mit der Leitung dieser Bauangelegenheit sind die Architekten Saager & Frey in Biel betraut.

3. **Bern, Frauenspital. Ausbau und Erweiterung.** Nachdem das aus den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts stammende Spitalgebäude nach 40 Jahren unge-

nügend geworden war, wurden Studien gemacht für eine notwendige Erweiterung oder Verlegung auf einen grössern und freiern Platz. Von einer Verlegung wurde aber angesichts der grossen Kosten abgesehen und eine sukzessive Erweiterung beschlossen. Im Jahre 1919 wurde mit dem planmässigen Ausbau begonnen und bis 1922 dann Arbeiten ausgeführt für Fr. 1,317,549. 55. Es fehlte nun noch die Erstellung eines westlichen Querflügels zur Aufnahme des Küchenbetriebes, von Unterkunftsräumen für die Diensten, von Privatkrankenzimmern und Operationsräumen. Am 15. September 1925 bewilligte der Grosse Rat hierfür einen Kredit von Fr. 724,000 auf Vorschussrechnung der Domänendirektion und für Mobiliar einen solchen von Fr. 135,000. Für die Ausführung der Arbeiten ist ein Zeitraum von vier Jahren in Aussicht genommen und dementsprechend der Kredit zeitlich verteilt. Das alte Spital war für 185 Krankenbetten berechnet, nach dem fertigen Ausbau sollen 252 Platz finden und überdies natürlich besser eingerichtet sein. Die Arbeiten sind im Winter 1925/26 in Angriff genommen worden. Die Bauleitung besorgen die Architekten Brönnimann & Gugger, Bern.

4. **Laupen, Schlossfelsen.** Schon verschiedentlich mussten zur Sicherung der verwitterten Felswand, auf der das Schloss steht, Verbauungen ausgeführt werden. Trotzdem bis heute dafür schon Fr. 146,866 ausgelegt wurden, stellte sich die zwingende Notwendigkeit ein, auch die noch unverbauten Fluhteile zu verbauen, um sichere Zustände zu schaffen. Hierfür bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 57,566, zur Hälfte zu Lasten des Hochbaukredites X C 1 und zur andern auf Strassenunterhaltskredit X E 3 (Sicherung der Staatsstrasse gegen Steinfälle). Die Arbeiten sind vollendet.

D 1. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten, Budget Fr. 300,000. —.

Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäude, Unterrichts-, Erziehungs-, Militäranstalten, Frauenspital, technische und landwirtschaftliche Schulen.

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1925		Gesamtkosten bis Ende 1925		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct	
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht	—	—	71,919	60	—	—	—
Verschiedene Bauten unter Fr. 20,000	186,235	25	99,098	90	154,996	25	49 Einzelbewillig.
Bern, pharm. und path. Institut, Erweiterungen	89,000	—	+ 6,005	75	88,636	70	Restzahlung 1926
Bern, botanischer Garten, Stützmauer	122,000	—	979	60	121,966	10	Erledigt
Bern, hyg. und bakt. Institut, Verbesserungen	23,000	—	22,999	30	22,999	30	»
Erlach, Anstalt, Schweinestall	30,000	—	2,928	80	29,937	90	Abrechnung 1926
Bern, Rathaus, neue Abortanlage	20,279	65	20,289	65	20,289	65	Erledigt
Pruntrut, Kantonsschule, neues Gewächshaus	34,000	—	2,020	25	34,000	—	»
Langenthal, landw. Schule, Schweineställe	120,000	—	809	75	119,998	85	»
Langenthal, landw. Schule, Wagenremise	28,000	—	251	10	27,973	50	»
Bern, path. Institut, Tierställe	23,000	—	17,221	80	17,221	80	Abrechnung 1926
Hindelbank, Anstalt, Aborte, Druckwasser, Schwesternzimmer	29,800	—	20,279	—	20,279	—	In Arbeit
Bern, path. und pharm. Institut, Umbauten, Amortisation auf Vorschussrubrik A. i. 7	—	—	30,386	20	—	—	
Rütti, landwirtschaftliche Schule, Scheuneneubau, Amortisation, Vorschussrubrik A. i. 29	—	—	16,820	25	—	—	
			306,004	20			
+ Davon ab Einnahmen	. . . .	. .	6,005	75			
Total	705,314	90	299,998	45	658,299	05	

D. 2. Mit dem Amortisationskredit von Fr. 50,000

wurden folgende Vorschussabschreibungen gemacht:

Bern, path. und pharm. Institut, Umbauten	Fr. 27,152. 75
Langenthal, landw. Schule, Lehrgebäude	» 15,756. 15
Tessenberg, Anstalt, Plankonkurrenz	» 6,592. 60
Öschberg, Gartenbauschule, Ökonomie	» 498. 50
Total	Fr. 50,000. —

D 3. Irrenanstalten Fr. 150,000 (Irrenfonds).

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1925		Gesamtkosten bis Ende 1925	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Bauleitung und Aufsicht	—	—	10,471	50	—	—
2. Bellelay, Wärterwohnhaus	100,000	—	27,831	—	93,366	90
3. Waldau, Wasserversorgung und Hydrantenanlage	181,400	—	+ 17,040	—	181,302	95
4. Waldau, Kanalisation	290,000	—	+ 850	30	287,977	45
5. Waldau, Wärterwohnungen	90,000	—				
(Lorylegat)	90,000	—	+ 15,663	75	179,706	90
6. Waldau, Wankdorf, Wäschereigebäude	3,500	—				
(Lorylegat)	3,500	—	7,028	55	7,028	55
7. Waldau, Frauenabteilung V, Heizung	2,900	—	2,896	35	2,896	35
8. Waldau, neuer Heizkessel	8,000	—	6,000	—	6,000	—
Totalausgaben			54,227	40		
+ ab Einnahmen	. . . .	. .	33,554	05		
Reinausgaben	769,300	—	20,673	35	758,279	10

Auf Vorschussrechnung wurden ausgeführt und bezahlt:

	Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1925		Gesamtkosten bis Ende 1925		Bemerkungen
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct	Fr.	Ct.	
R. R. 3. II. 25	Münsingen, Landw. Schule Schwand, Benzintank	1,400	—	1,399	—	1,399	20	Erledigt
R. R. 23. X. 23	Münsingen, Irrenanstalt, aut. Telephonanlage	26,000	—	25,806	65	25,806	65	»
G. R. 10. III. 24	Bern, path. Institut, Umbau	58,000	—	27,960	75	57,538	95	Restzahlung 1926
G. R. 20. II. 22	Langenthal, landw. Schule, Neubauten	680,000	—	15,756	15	680,001	20	Erledigt
R. R. 7. II. 23	Rütti, landw. Schule, Wiederaufbau der Scheune	211,186	10	4,085	85	208,568	95	Restzahlung 1926
G. R. 10. III. 24	Bern, path. Institut, Alt- und Neubau, Möblierung	89,000	—	46,038	15	88,959	70	Abrechnung 1926
R. R. 9. III. 25	Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt, Neubauten	982,000	—	114,712	30	152,525	50	In Ausführung
G. R. 16. XI. 21	Thun, Lehrerinnenseminar, Neubau	492,000	—	3,604	45	491,954	70	Erledigt
Gutschrift der Militärdirektion	Bern, Kaserne, Einfriedigung, Kühlanlage usw.	25,686	—	25,686	—	25,686	—	»
G. R. 20. II. 22	Öschberg, Gartenbauschule, Neubauten	590,000	—	5,173	60	585,937	45	Schlusszahlungen
Brandentschädig. v. 9. V. 25	Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt, Wiederaufbau der Scheune	44,494	70	31,309	20	31,309	20	Abrechnung 1926
G. R. 15. XI. 22	Biel, Tech., Erweiterungsbauten	1,175,000	—	349,590	95	701,931	20	In Ausführung
R. R. 20. XI. 24	Pruntrut, Amthaus, Umbauten für Post	2,200	—	1,297	80	1,297	80	Abrechnung 1926
R. R. 25. IV. 25	Waldau, Irrenanstalt, Entnebelung der Küche	17,000	—	15,899	80	15,899	80	» 1926
R. R. 25. IV. 25	Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie, Herstellungsarbeiten	3,800	—	3,199	80	3,199	80	» 1926
G. R. 15. IX. 25	Delsberg, landw. Schule, Plankonkurrenz und Neubauten	970,000	—	11,490	90	11,490	90	In Ausführung
R. R. 10. VI. 25	Bellelay, Irrenanstalt, Kühlanlage	17,000	—	14,988	45	14,988	45	Abrechnung 1926
R. R. 8. IX. 25	Münsingen, Anstalt, Badeinbau Abtlg. V.	19,000	—	14,865	95	14,865	95	» 1926
G. R. 15. IX. 25	Bern, Frauenspital, Erweiterung III	724,000	—	13,228	90	13,228	90	In Ausführung
R. R. 25. IV. 25	Bellelay, Irrenanstalt, Ökonomie, Verbesserungen	5,000	—	4,546	15	4,546	15	
	Total	6,132,766	80	730,641	—	3,131,136	45	

1. Schulhäuser und Anstalten von Gemeinden und Korporationen.

Für 44 Schulhäuser, 7 Anstalts- und Spitalgebäude und zwei Alpgebäude sind für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität-, des Armenwesens und der Forsten Neu- und Umbauprojekte und Abrechnungen begutachtet worden, was oft mit eingehenden Untersuchungen an Ort und Stelle verbunden ist.

2. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne usw.

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 und den Mitbericht anderer mitbeteiligter Verwaltungen folgende Gemeindeerlasse:

Wangen, Wasserversorgungsreglement;
Hilterfingen, Baureglement; Abänderung;
Wasen, Kanalisationskataster;
Laupen, Alignementsplan für das Sensenbeundli, Abänderung;
Nidau, Alignementsplan für die Industriestrasse;
Ostermundigen, Wasserversorgungsreglement;
Stettlen, Baureglement;
Brienz, Alignementsplan 1—4;
Bern, Alignementsplan für das Spitalackergebiet; Abänderung;
Balm bei Meiringen, Wasserversorgungsregulativ;
Büren, Alignementsplan für die hintere Gasse;
Sumiswald-Grünen, Alignementsplan, II. Abänderung;
Corcelles, Wasserversorgungsreglement;
Tavannes, Wasserversorgungsreglement, Ergänzung;
Huttwil, Alignementsplan für die Heimstrasse;
Ostermundigen, Bauordnung;
Langenthal, Alignementsplan für die Murgenthalstrasse;
Grindelwald, Bestimmungen betreffend die Chauffeure;
Meiringen, Baureglement; Revision;
Wasen, Alignementsplan I; Abänderung;
Brienz, Reglement der Licht- und Wasseranlage;
Bévilard, Wasserversorgungsreglement, Revision;
Thun, Alignementsplan über die Liebeggbesitzung;
Riggisberg, Wasserversorgungsreglement;
Grosshöchstetten, Nachtrag uzm Baureglement;
Wiedlisbach, Kanalisationsreglement;
Orpund, Elektrizitätsreglement;
Epsach, Gemeindewerkreglement;
Thun, Alignementspläne für I. Frutigstrasse von der Unterführung der S. B. B. bis Ortschaft Gwatt; II. Hochmaadstrasse, Thalackerstrasse, Postgässli und Tannenhofbesitzung; III. Äusseres Seefeld und Schadaubesitzung;
Burgdorf, Alignementsplan obere Kirchbergstrasse-Wynigenstrasse-Sägegasse;
Ins, Reglement für die Licht- und Kraftanlage;
Worb, Alignementsplan, Abänderung;
Bern, Alignementsplan für die Laubeggstrasse;
Ostermundigen, Alignementspläne betreffend ein Trottoir an der Schermenstrasse; die Röhrswilstrasse; die Rothausstrasse; die Ergänzung im Nordquartier;
Köniz, Kanalisationsreglement, Abänderung;
Laufen, Wasserversorgungsreglement; Abänderung;
Kehrsatz, Alignementsplan II;
Wileroltigen, Wasserversorgungsreglement;
Zollikofen, Kanalisationsreglement.
Boncourt, Kanalisationsreglement;
Les Breuleux, Alignementsplan; Abänderung des Strassenzuges nach dem Pré au Maire;
Bern, Verordnung über die Aussenreklame;
Pieterlen, Alignementsplan für das Südquartier;
Muri, Alignementsplan II; Abänderung für das Gebiet der vordern Melchenbühlstrasse;
Lenk, Brunnenreglement für die Wasserversorgung Graben-Dorf;
Belp, Kanalisationsreglement.

3. Hochbaupolizei.

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

Bern, Tillierstrasse 17, Autogarage G. Läderach, Abweisung des Rekurses E. Jaberg, J. Gloor und F. Rutishauser gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Bern, Donnerbühlweg 10, Autogarage H. Kästli; Gutheissung des Rekurses von Oberstdivisionär Frey gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Thun, Lagerhausanbau der landwirtschaftlichen Genossenschaft; Abänderung des Entscheides des Regierungsstatthalters in teilweiser Berücksichtigung des Rekurses J. Schenk, dass die Ostfassade als Brandmauer erstellt wird;
Bern, Bauvorhaben der Eisenbahnerbaugenossenschaft auf dem Weissensteingut; Reduktion der Brandmauerstärke;
Interlaken, Bauvorhaben E. Zwahlen; Gutheissung des Rekurses der B. L. S.-Bahn gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Langnau, Bauvorhaben P. Röthlisberger; Abweisung des Rekurses S. Haldimann und J. Staub gegen den Entscheid des Regierungstatthalters;
Bern, Neubau der Fellenbergloge an der Schwarzthorstrasse; Abweisung des Rekurses von Fürsprecher Dr. Vinassa gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters.

D. Strassenwesen.

A. Strassenunterhalt, Budgetkredit X E 1—5. Budget und Rechnung pro 1925 ergeben folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	2,036,000. —	1,973,948. 95
2	Ordentlicher Unterhalt . .	1,000,000. —	1,061,995. 18
3	Wasserschaden u. Schwellenbauten	250,000. —	349,993. 70
4	Brandversicherung hölzern. Brücken etc.	2,400. —	2,081. 44
5	Automobilbetrieb	30,000. —	29,999. 90
	Total	3,318,400. —	3,418,019. 17

Mehrausgaben Fr. 99,619. 17. Die Rubriken 1 und 2 gleichen sich in Minder- und Mehrausgabenaus; die wirkl. Überschreitung besteht auf Rub. 3. Kosten per km Staatsstrasse Fr. 1415

Die Rubrik 1, Wegmeisterbesoldungen, umfasst Oberwegmeister und Wegmeister sowohl für die eigenen Strassen des Staates als auch für diejenigen wichtigern Gemeindestrassen IV. Klasse, für die der Staat nach Gesetz vom 20. November 1892 die Stellung des Wegmeisters übernommen hat. Auf diese letztern entfallen von den Gesamtkosten auf Rubrik 1 rund Fr. 300,000.

Das Personal umfasst zurzeit 22 Oberwegmeister und 517 Wegmeister. Gegenüber 1924 (545 Wegmeister) ist mithin eine Verminderung von 28 Mann und damit auch der Kosten auf E 1 eingetreten. Dies wurde erreicht durch Neuaufteilung der Wegmeisterbezirke und Verlängerung der zu kurzen Strecken. Wie bis dahin bleiben die Wegmeister eingeteilt in 6 Klassen, je nachdem sie sechs oder nur einzelne Tage der Woche dem Dienste der Strasse widmen.

Wie im Jahre 1924 sind auch 1925 dem Wegmeisterpersonal für besondere Arbeitsleistungen bei der Steinbrecherei, den Strassenwalzungen, Teerungen und dergleichen ausserhalb des eigenen Strassenbezirks besondere Zulagen und Fahrtentschädigungen ausgerichtet worden und für tüchtige Dienstleistungen wurden Gratifikationen verabfolgt.

Auf 15. Februar ist der langjährige Oberwegmeister des Amtes Bern, Herr Jutzi, zurückgetreten. An seine Stelle trat der bisherige Walzmeister, Herr Zimmermann.

Wie bis dahin versehen 10 Oberwegmeister in ihrem Bezirk zugleich das Amt des Schwellenmeisters. Die den Oberwegmeistern gewährte Vergünstigung des Gebrauchs eines Motorfahrrades oder Kleinautos gegen Vergütung von Betriebskosten und Amortisation hat sehr gute Dienste geleistet.

Die Rubrik 2, ordentlicher Strassenunterhalt, umfasst alle Ausgaben für die Beschaffung des notwendigen Kiesmaterials einschliesslich der Fuhrungen und der Entschädigung für neue Kiesgruben sowie für die sämtlichen Kunstbauten wie Brücken, Durchlässe, Mauern, Schalen, Schranken usw.

Die Länge der Staatsstrassen betrug auf Ende 1925 zusammen 2,202,594 m; diejenige der Gemeindestrassen IV. Klasse, für welche der Staat auf Grund des Gesetzes vom 28. November 1892 den Wegmeister stellt, 538,768 m, total somit 2,741,362 m. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahre rührt von der Übernahme der bisherigen Strasse IV. Klasse Montsevelier-Mervelier und eines Strassenstückes in St. Ursanne sowie von einem Strassentausch in Vinelz her. Der bereits im Jahresbericht 1924 erwähnte Strassentausch Üttligen-Halenbrücke-Herrenschwanden tritt erst mit 1926 in Kraft.

Das zu Beginn des Jahres 1925 ausgearbeitete vollständige Arbeitsprogramm sah auf Rechnung des Budgetkredites X E 2 für Walzungen Fr. 456,220 und Fr. 543,780 für die eigentlichen Unterhaltsarbeiten vor. Diese Summen wurden entsprechend den Strassenlängen und dem Verkehr der Kreise unter diese verteilt, Fr. 20,000 blieben als Reserve und kamen gegen Jahresende zur Verteilung. Wie unter Rubrik 1 bemerkt, ist im Verlaufe des Jahres der Bestand an Wegmeistern um 28 Mann verringert worden. Aus den sich hieraus ergebenden Ersparnissen wurden gegen Schluss des Jahres dem Budgetkredit X E 2 Fr. 62,000 gutgeschrieben und ebenfalls den Kreisen zum Strassenunterhalt zugewiesen. Im grossen ganzen konnte auch dieses Jahr das Walzprogramm, abgesehen von Abänderungen, wie sie sich im Laufe des Jahres als notwendig erweisen, plangemäss durchgeführt werden.

Die Walz- und Teerungsprogramme sind auch dieses Jahr wieder der Obertelegraphendirektion zugestellt worden, damit diese sich mit ihren Kabelarbeiten darnach richten kann. Es muss hier anerkannt werden, dass die genannte Verwaltung nun bestrebt war, unsere ausgebauten Strassen so viel als möglich zu schonen und zu meiden und sie nur da in Anspruch zu nehmen, wo aus technischen Gründen ein Ausweichen nicht möglich war.

Über die ausgeführten Walzungen gibt die nachstehende Zusammenstellung nähere Auskunft.

Zu Rubrik 3, Wasserschaden und Schwellenbauten, ist folgendes zu bemerken: Wie in den vorgehenden Jahren musste notwendigerweise auch diesmal wieder dieser Kredit um rund Fr. 100,000 überschritten werden, aus denselben Gründen, die in den letzten Jahren zu den Überschreitungen geführt hatten (Verpflichtungen für ältere Objekte, dringende neue Arbeiten), wozu die Baudirektion vom Regierungsrat unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rat die Ermächtigung erhielt. Trotzdem bestanden auf Ende 1925 noch ältere Verpflichtungen von zusammen rund Fr. 70,000, mit welchem Betrag das Jahr 1926 von vorneherein belastet ist.

Zu den *Rubriken 4 und 5* sind weitere Bemerkungen nicht anzubringen.

B. Aufwendungen aus dem Ertrag der Automobilsteuer. Der Ertrag der Automobilsteuer pro 1925, soweit er nach Gesetz der Baudirektion zugute kommen soll, betrug nach der Abrechnung des Automobilbureaus:

Abrechnung des Automobilbureaus	Fr.	1,997,323. —
Hierzu übrige Einnahmen	»	334,147. 80
Zur Verfügung standen also	Fr.	2,331,470. 80
Die Rohausgaben betrugen	»	2,635,505. 83
Somit Mehrausgaben pro 1925 . .	Fr.	304,035. 03
mit den Mehrausgaben von 1924 . .	»	840,311. 95
ergibt sich also eine Überschreitung von	Fr.	1,144,346. 98

welche aus dem vom Grossen Rat am 10. März 1924 bewilligten Vorschuss von Fr. 1,500,000 gedeckt ist.

Auch dieses Jahr beziehen sich die aufgewendeten Beträge in der Hauptsache auf die Hauptdurchgangsstrassen. Sie setzen sich zusammen aus:

Beiträgen an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	32,596. 30
Ausbau und Erweiterung von Strassen	»	1,389,635. 65
Teerungen und Spramexierungen .	»	1,136,967. 73
Beitrag an die Zentralstelle für Strassenwesen	»	1,620. —
Verschiedene Arbeiten	»	74,686. 15
Total wie oben	Fr.	2,635,505. 83

Der Mehrertrag der Automobilsteuer von rund Fr. 492,000 gegenüber dem Jahre 1924 ist neben der Zunahme der Motorfahrzeuge in der Hauptsache auf das Dekret vom 18. März 1924 zurückzuführen, das bestimmt, dass für Motorwagen mit Pneubereifung vom Jahre 1925 an eine Zuschlagssteuer von 10 %, für Wagen mit Vollgummibereifung eine solche von 20 % erhoben wird. Da diese Ansätze auch für das Jahr 1926 Gültigkeit haben, darf für die Zukunft nicht mehr mit derart sprunghaften Zunahmen gerechnet werden.

Eine weitere Frage, die auf den Ausbau unserer Strassen von nicht zu unterschätzender Wirkung sein wird, ist die der Zuwendung von Beiträgen aus dem Ertrag des Benzinzolles des Bundes. Es haben in dieser Hinsicht im Laufe des Jahres Konferenzen zwischen Bundes- und Kantonsbehörden stattgefunden, um die Art und Weise zu besprechen, wie ein bestimmter Teil dieses Zollerträgnisses unter die Kantone zu verteilen wäre. Dabei ist von einem Ansatz von 25 % ausgegangen worden, der den Kantonen zugute kommen soll. Angesichts der bedeutenden Zollerhöhung haben wir geltend gemacht, dass dieser Ansatz zu gering sei. Ferner haben wir verlangt, dass die Erträgnisse rückwirkend auf die Arbeiten des Jahres 1924 ausgerichtet werden müssen, dies schon deshalb, weil der Kanton Bern gerade in den Jahren 1924 und 1925 bereits sehr grosse finanzielle Anstrengungen gemacht hat für den Ausbau seines Hauptstrassennetzes und es eine schwere Hintansetzung für uns bedeuten würde, wenn diese Arbeiten nicht subventioniert würden.

Im Rahmen des vom Grossen Rate genehmigten Ausbauprogrammes sind ausser den ordentlichen Nachteerungen ausgeführt worden der Strassenausbau zwischen Thun und Spiez, zwischen Bümpliz und Flamatt, zwischen Gümligen und Richigen, sowie Müntschemier-Kerzers; ferner Fertigstellung der Strecken Herzogenbuchsee-Murgenthal und Attiswil-Dürrmühle, Pflästerung in Herzogenbuchsee, alles Teile von Hauptdurchgangsstrassen.

Es ist allgemein anerkannt worden, dass im Strassenwesen schon wesentliche Verbesserungen durchgeführt worden sind. Im Grossen Rat wurde sogar eine Interpellation eingereicht, die besagte, dass die Strassen nun für die Pferde nur zu gut, zu glatt seien bei Frostwetter. Es ist zuzugeben, dass ein solcher Nachteil besteht und die Baudirektion ist bestrebt, ihm durch Bestreuen der Strassen mit Sand oder Splitter abzuhelfen oder vorzubeugen. Vielleicht ist es auch möglich, noch einen Belag herzustellen, der diesen Nachteil nicht oder in geringerem Masse hat. Besser wäre ja allerdings die Kleinsteinpflästerung, ausser in Ortschaften kann sie aber der hohen Kosten wegen nicht zur Anwendung kommen. Übrigens werden sich auch die Pferde an den neuzeitlichen Belag gewöhnen. Umgekehrt bedeutet aber auch der übliche Pferdebeschlag mit den breiten scharfen Stollen einen grossen Nachteil für den Strassenbelag, weil dadurch die Teerhaut aufgerissen und verdorben wird. Zur Sommerszeit sollten daher an den Hufeisen gar keine Stollen verwendet und zu anderer Zeit Ordonnanzstollen in Gebrauch genommen werden. Ein wunder Punkt sowohl für den Strassen- wie für den Eisenbahnverkehr bilden die Niveauübergänge. Soweit möglich, sind solche schon durch Über- oder Unterführungen ersetzt worden. Wo dies nicht tunlich ist, muss sonstwie für zweckmässige Ausgestaltung und Verkehrssicherheit gesorgt werden. Diese Frage war Gegenstand mehrfacher Verhandlungen zwischen Strassen- und Eisenbahnbehörden.

C. Strassen- und Brückenbauten und Korrektionen, Budgetkredit X F 1 und 2. Budget und Rechnung stellen sich wie folgt:

	Budget Fr.	Rechnung Fr.
1. Ausgeführte und im Bau begriffene Bauten . . .	250,000. —	249,569. 45
2. Amortisationen	100,000. —	100,000. —
Total	350,000. —	349,569. 45

Die Einzelheiten sind aus der Zusammenstellung auf Seite 251/52 ersichtlich.

In dieser Zusammenstellung sind auch diejenigen Objekte aufgeführt, für welche im Jahre 1925 Aufwendungen nicht gemacht wurden. Auf diese Weise sind nun die gesamten Verpflichtungen ersichtlich, welche der Baudirektion auf diesen Budgetrubriken noch erwachsen. Dieselben belaufen sich zu Ende des Jahres auf Franken 452,860.

Entsprechend diesen bedeutenden Verpflichtungen ist auch im Berichtsjahre mit neuen Subventionen an Strassenbauten für Gemeinden möglichst zurückgehalten worden. Bewilligt wurden an vier Objekte zusammen Fr. 25,600.

Von grössern Arbeiten des Staates auf Rechnung dieser Rubrik seien erwähnt: Der Umbau der Höhebrücke in Interlaken und die Verstärkung einer Anzahl hölzerner Brücken; eine Strassenkorrektion im Dorfe Gampelen mit Ausbau der Strasse bis Zihlbrücke; der Umbau der Siggerenbrücke bei Attiswil und der Neubrücke bei Roggwil.

Der Amortisationskredit F 2 von Fr. 100,000 ist für die Tilgung alter Beitragsverpflichtungen gegenüber von Gemeinden verwendet worden. Ausser diesen Arbeiten sind auf Vorschussrechnung für 6 grössere Strassenbauobjekte an Rohausgaben Fr. 515,375. 65 oder an Reinausgaben Fr. 394,881. 05 aufgewendet worden.

Die *Gesamtausgaben für das Strassenwesen stellen* sich demnach wie folgt:

	Rohausgaben Fr.	Reinausgaben Fr.
a) Ordentlicher Unterhalt aus Budgetkredit X E 1—5	3,686,006. 92	3,418,019. 17
b) Staubbekämpfung, Walzung und Teerung aus Autosteuerkredit	2,635,505. 83	1,997,323. —
plus Vorschuss		304,035. 03
c) Neubauten und Korrektionen auf Budgetrubrik X F 1 . . .	305,029. 95	249,569. 45
d) Vorschussamortisation aus Budgetkredit X F 2.	100,000. —	100,000. —
e) Neubauten und Korrektionen aus Vorschussrechnung	515,375. 65	394,881. 05
Total	7,241,918. 35	6,463,827. 70

Die namhaften Differenzen zwischen Rohausgaben und Reinausgaben rühren her von Beiträgen der Arbeitsämter, Rückvergütungen der Telegraphenverwaltung für Kabelgräben und Beiträgen von Gemeinden usw. an Teerungen und Korrektionen.

Automobilverkehr.

Die Zahl der Motorfahrzeuge im Kanton Bern belief sich zu Ende des Jahres 1925 auf 4832 Personen- und 1035 Lastautomobile sowie 3598 Motorräder mit oder ohne Seitenwagen. Dazu kommen noch 140,520 gewöhnliche Fahrräder. Gegenüber 1924 eine starke Vermehrung in jeder Kategorie. Dieser stets zunehmende Verkehr veranlasste verschiedene Gemeinden zu Gesuchen um Sperrung von Strassen, welche derartigen Beanspruchungen nicht gewachsen waren. Wo es die Umstände erlaubten, ist diesen Begehren stattgegeben worden, da es sich in den meisten Fällen um untergeordnete Wege handelte.

An Staatsstrassen musste die Sustenstrasse von Innertkirchen ab für den Motorwagenverkehr gesperrt werden. Die geringe Breite dieser Strasse hätte bei Überhandnahme eines solchen Verkehrs die Sicherheit gefährden müssen. Den K. W. O. sowie den Ärzten und Tierärzten ist die Fahrt gegen eine Gebühr freigegeben worden. Andern Interessenten können auf Gesuch hin Einzelfahrten bewilligt werden.

Die für das Befahren der Grimselstrasse und der Frutigen-Adelbodenstrasse bestehenden besondern Verkehrsvorschriften blieben auch für 1925 weiter in Kraft. Für die Grimsel wurden sie ergänzt durch besondere Abmachungen mit den Kraftwerken Oberhasli für deren Transporte zum Bau ihres Werkes. Die Beschränkung der Verkehrskontrolle auf die beiden Posten in Innertkirchen und Gletsch, die im Berichtsjahr erstmals durchgeführt wurde, hat sich bewährt und wird beibehalten. Die Kosten für die Öffnung der Grimselstrasse, die am 16. Juni erfolgen konnte, blieben infolge günstiger Schneeschmelze erfreulicherweise in mässigen Grenzen. Die Öffnung für den durchgehenden Automobilverkehr konnte am 16. Juni erfolgen.

Neu konzessionierte Automobilkurse sind im Berichtsjahre keine zu verzeichnen; dagegen hat die eidgenössische Postverwaltung wieder einige Pferdeposten durch Automobilposten ersetzt.

Strassenpolizei.

Auch im Jahre 1925 war eine grössere Anzahl von Bauvorhaben zu behandeln, bei denen der gesetzliche Abstand von der Strasse nicht gewahrt war. Gestützt auf Art. 6, Al. 2 und 3, des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 42 Ausnahmebewilligungen für Gebäude-Neu-, -Um- oder -Anbauten an öffentlichen Strassen und Wegen. In 6 weitern Fällen wurden die Gesuche abgelehnt. Zwei Bewilligungen wurden ferner erteilt für Steinsprengungen.

Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für 9 Dünger- und Jauchegruben, 1 Lastwage, 1 Löschgerätschaftsmagazin, 3 Autoschuppen und für 17 kleinere Anlagen. 19 Bewilligungen wurden erteilt für Wasser- und Gasleitungen und 10 für Kabel. Weitere Bewilligungen erfolgten für 3 Hochspannungsleitungen, eine Luftseilbahn und 2 Rollbahngeleise. Drei kleinere Bauanlagen mussten verweigert werden. Alle diese Gesuche müssen der Strassenfreihaltung und auch insbesondere der Konsequenzen wegen genau geprüft werden. Bewilligungen werden nur unter Vorbehalt entsprechender Bedingungen erteilt und meistens wird ein bezüglicher Eintrag im Grundbuch verlangt, — dies zur Orientierung und zum Schutz eines neuen Eigentümers, sowie des Strasseneigentümers selbst.

In einzelnen Fällen wurde die Zerstörung durch Brand von Gebäuden in zu grosser Strassennähe benützt, um eine Zurückstellung der Neubauten zu erwirken, wenn es ohne unverhältnismässige Entschädigungen möglich war.

Eine ganz gewaltige Zunahme haben die bereits im Jahresbericht von 1924 erwähnten Benzintankanlagen erfahren. Es sind hierfür nicht weniger als 131 strassenpolizeiliche Bewilligungen erteilt worden. Dabei wurde streng darauf geachtet, dass die Abfüllsäulen derart aufgestellt werden, dass der Verkehr während des Einfüllens des Benzins nicht gestört wird durch auf der Strasse anhaltende Motorwagen. Als gegen dieses Prinzip verstossend sind 16 Bewilligungsgesuche für die Erstellung derartiger Anlagen abgewiesen worden.

Ein besonderes Augenmerk wurde auch im Berichtsjahre wieder der Frage der Strassenverunreinigung durch Düngerstätten und Jaucheausläufe gewidmet. Wenn es auch nicht gelingt, solche von den Strassen gänzlich fernzuhalten, so ist doch immer wieder darauf gedrungen worden, dass bestehende Anlagen so eingefasst werden, dass das Auslaufen der Jauche auf die Strassen verhindert wird.

Die Benützung der Strassen durch Leitungen aller Art ist im Jahre 1925 etwas zurückgegangen. Soviel als möglich wurde danach getrachtet, solche Anlagen ausserhalb des Strassenkörpers einzulegen.

Schwierigkeiten bereitet in neuerer Zeit mehr als früher die Räumung der Strassen im Winter von Schnee und Eis, speziell im Oberland und Jura in schneereichen Wintern. Diese Frage muss im neuen Strassengesetz genauer geordnet werden.

Strassen- und Wegreglemente.

Auf Antrag der Baudirektion und auf Grund von Art. 20 EG zum ZGB, bzw. § 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 und Art. 3 des Gemeindegesetzes ist vom Regierungsrat folgenden Vorlagen die Genehmigung erteilt worden:

Köniz, Reglement betreffend Bau und Unterhalt von Privatstrassen.

Frutigen, Reglement für den Brünnli- und Untergunggweg;

Gasternweg, Reglement über den Motorrad- und Veloverkehr.

Wegreglemente der Gemeinden Krauchthal, Wohlen, Fahrni, Melchnau, Rubigen, Corgémont, Freimettigen und Wyssachen.

Für die Polizeidirektion und die Gemeindedirektion wurden verschiedene Polizei- und Gemeindewerkreglemente begutachtet.

Strassenwalzungen 1925.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Schotter und Sandmaterial			Materialkosten		
		Menge m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
61,615	344,045	44,947	0,73 m³	0,130 m³	556,682	65	Fr. 12. 37

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
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						Fr.	Fr.	Fr.
25,690	251,094. 35	136,485. 95	387,580. 30	6. 29	1. 13	8. 63	2,36	13,37	1,75	944,262	95	15. 31	2. 74	21. —

Strassenteerungen 1925.

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
		kg	kg	kg	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
138,914	758,209	1,353,853	9,75	1,78	547,815. 18	3. 94	0. 72	67,864. 35	479,950. 83

Strassen-Spramexierungen 1925.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Spramex-Verbrauch			Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m² Strasse	Total	per m Strasse	per m² Strasse	Gemeinden	Staat
		kg	kg	kg	Fr.	Fr.	Fr.	Fr	Fr.
101,667	575,421	1,092,183	10,73	1,90	589,152. 55	5. 80	1. 02	42,434. 20	546,718. 35

Strassenbehandlung mit Wasserglas 1925.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Material		Mittlere Dicke des Belages cm	Wasserglas pro m³ Material Liter	Material-Kosten Fr./m³	Gesamtkosten			
		Kalkschotter m³	Sand m³				Fr.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
								Fr.	Fr.	Fr.
10,383	57,350	6,193	1,837	10,8	48	12. 21	217,422. 60	20. 94	3. 79	35. 10

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten. Budgetkredite F 1 und F 2 Fr. 250,000 und Fr. 100,000.

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Bewilligte Staatsbeteiligung		Datum der Bewilligung	Reinausgaben 1925		Gesamte Reinausgaben bis Ende 1925		Verbleibende Verpflichtungen auf Ende 1925		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr	Ct.		Fr.	Ct	Fr.	Ct	Fr.	Ct.	
a. Staatsstrassen.												
1. Verstärkung hölzerner Brücken im I. Kreis	22,000	—	22,000	—	24. II. 1925	21,806	15	21.806	15	—	—	Abgerechnet.
2. Beatenberg, Korrektion im Kienberg	46,000	—	23,000	—	30. XII. 1924	2,120	80	2,271	85	17,078	15	»
3. St. Ursanne-Ocourt, Korrektion	93,000	—	53,100	—	20. X. 1922	7,862	35	7,862	35	45,237	65	In Ausführung.
4. Biglen-Eglisport, Korrektion	14.500	—	9,800	—	7. XI. 1924	517	45	9,029	75	—	—	Abgerechnet.
5. Zweisimmen-Lenk, Umbau Bettelriedbachbrücke	4,700	—	4,700	—	30. XI. 1923	* 334	40	3,569	30	—	—	»
6. Alte Hinterkappelenbrücke, Erlös	—	—	—	—	—	* 3,000	—	—	—	—	—	»
7. Saanen-Gstaad, Korrektion	15,000	—	10,500	—	28. IX. 1922	* 1,500	—	10,570	—	—	—	»
8. Thun-Uetendorf, Umbau der Glütschbachbrücke	4,500	—	4,500	—	12. VIII. 1924	4,233	80	4,233	80	—	—	»
9. Gstaad-Lauenen, Korrektion in der Enge	800	—	800	—	4. VIII. 1924	504	10	799	90	—	—	»
10. Pruntrut-Delle, Verbesserung in Buix	1,900	—	1,900	—	1. V. 1925	1,862	35	1,862	35	—	—	»
11. Pruntrut-Cœuve, Verbreiterung in Cœuve	12,000	—	9,600	—	22. VII. 1924	6,050	—	6,050	—	—	—	»
12. Ins-Zihlbrücke, Korrektion in Gampelen	60,000	—	60,000	—	25. IV./3. VII. 1925	59,995	65	59,995	65	—	—	»
13. Signau-Langnau, Korrektion in der Ey	15,000	—	5,000	—	21. IV. 1925	4,293	30	4,293	30	—	—	»
14. Frutigen-Adelboden, kleine Korrektionen	10,000	—	10,000	—	18. III. 1925	9,883	70	9,883	70	—	—	»
15. Hagneck, Aarbrücke, Nietenauswechslung	1,809	90	1,809	90	23. VIII. 1925	1,809	90	1.809	90	—	—	»
16. Aarberg, hölzerne Brücke, Reparatur	13,000	—	13,000	—	7.VIII./9.XII.25	13,040	60	13,040	60	—	—	»
17. Zollikofen-Fraubrunnen, Brückenumbau in Urtenen	5,000	—	5,000	—	10. VI. 1925	4,990	45	4,990	45	—	—	»
18. Boltigen-Bulle, Umbau Sommeraubrücke	4 000	—	4,000	—	1. IV. 1925	3,981	60	3,981	60	—	—	»
19. Attiswil-Dürrmühle, Brückenumbau	16,800	—	16,800	—	22. V. 1925	16,842	75	16,842	75	—	—	»
20. Biel-Sonceboz, Korrektion Côté de Chaux-Bahnübergang	15,000	—	15,000	—	4. VII. 1925	15,014	75	15,014	75	—	—	»
21. Biel-Madretsch, Korrektion	21,300	—	5,600	—	23. XII. 1925	* 500	—	—	—	—	—	»
22. Pruntrut-Alle, Korrektion in Alle	2,775	—	2,775	—	28. IX. 1922	1,166	—	2,941	—	—	—	»
23. Unterseen-Brienz, Umbau Höhebrücke Interlaken	28,000	—	28,000	—	7. IV. 1925	20,544	10	20,544	10	7,455	90	»
24. Frutigen-Kandersteg, Umbau Engstligenbrücke	9,700	—	9,700	—	3. X. 1925	9,575	90	9,575	90	124	10	»
25. Bützberg-Murgenthal, Brückenumbau Roggwil	5,000	—	5,000	—	3. X. 1925	4,838	05	4,838	05	—	—	»
26. Belp-Hohlenstutz, Trottoiranlage Belp	2,850	—	600	—	10. III. 1925	600	—	600	—	—	—	»
27. Diessbach-Zäziwil, Korrektion	—	—	2,000	—	18. VI. 1925	2,000	—	2,000	—	—	—	»
28. Aarebrücke Wangen, Reparatur	4,450	—	4,450	—	17. XI. 1925	4,437	20	4,437	20	—	—	»
29. Läupen-Gümmenen, Korrektion	15,200	—	15,200	—	4. XII. 1925	5,900	—	5,900	—	9,300	—	In Ausführung.
30. Bern-Aarberg, Neubau Halenbrücke mit Zufahrten	745,000	—	455,300	—	24. IV. 1911/26. V. 1913	2,311	75	454,002	35	—	—	Abgerechnet.
31. Biel-Sonceboz, Korrektion Reuchenette-La Heutte, II. Los	25,000	—	25,000	—	26. IX. 1925	25,193	60	25,193	60	—	—	»
32. Unterseen-Brienz, Asphaltierung in Interlaken	280,000	—	28,000	—	7. II. 1923	5,000	—	18,000	—	10,000	—	»
33. Thun-Amsoldingen, Korrektion und Kanalisation in Thun	176,000	—	35,200	—	20. IX. 1922	8,000	—	27,064	80	8,135	20	»
34. Thun-Steffisburg, Korrektion Unterdorf	15,000	—	4,500	—	8. I. 1924	4,339	45	4,339	45	—	—	»
35. Thun-Steffisburg, Korrektion Oberdorf	12,000	—	4,000	—	18. IX. 1924	4,000	—	4,000	—	—	—	»
36. Interlaken-Zweilütschinen, Korrektion Jungfraustr. Interlaken	30,800	—	5,300	—	16. IV. 1924	5,300	—	5,300	—	—	—	»
37. Thörishaus-Neuenegg, Korrektion Neuenegg	23,700	—	8,295	—	8. XII. 1922	4,803	—	9,363	—	—	—	»
			1,088	—								
38. Thun, Scherzligbrücke, Neubau	260,000	—	65,000	—	7. V. 1923	—	—	—	—	65,000	—	Beitrag an Gde.
Übertrag	2,011,784	90	975,517	90		282,818	75	796,007	60	162,331	—	

* Einnahmen.

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten. Budgetkredite F 1 und F 2 Fr. 250,000 und Fr. 100,000 (Fortsetzung).

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Bewilligte Staatsbeteiligung		Datum der Bewilligung	Reinausgaben 1925		Gesamte Reinausgaben bis Ende 1925		Verbleibende Verpflichtungen auf Ende 1925		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Übertrag	2 011,784	90	975,517	90		282,818	75	796,007	60	162,331	—	
39. Thun-Oberhofen, Korrektion Hofstetten	213,000	—	30,000	—	18. III. 1925	—	—	—	—	30,000	—	Beitrag an Gde.
40. Zollikofen-Münchenbuchsee, Trottoiranlage	47,100	—	5,500	—	3. II. 1925	—	—	—	—	5,500	—	Beitrag an Gde. M'Buchsee
41. Lyss-Biel, Gebäudezurücksetzung in Worben	—		1,500	—	6. XI. 1925	—	—	—	—	1,500	—	Entschädigung.
42. Sonceboz-Pierre Pertuis, Neubauprojekt	6,000	—	4,000	—	26. IX. 1925	—	—	—	—	4,000	—	
43. Vicques-Mervelier, Vermarkung der Korrektion	5,000	—	5,000	—	22. XII. 1923	—	—	4,675	50	324	50	
44. Pruntrut-Bure, Verbreiterung	8,000	—	2,000	—	5. V. 1922	—	—	—	—	2,000	—	
	2,290,884	90	1,023,517	90		282,818	75	800,683	10	205,655	50	
						* 5,334	40					
						277,484	35					
b. Gemeindestrassen.												
1. Metzerlen-Burg-Biederthal, Korrektion	40,500	—	14,800	—	30. XI. 1923	8,383	55	13,600	10	1,199	90	Abgerechnet.
2. Hasle-Biembach-Lauterbach, Neubau, III. Sektion	110,000	—	19,800	—	16. II. 1923	4,000	—	10,000	—	7,851	75	»
3. Hasle-Biembach-Lauterbach, Neubau, IV. Sektion	72,000	—	14,400	—	18. III. 1925	500	—	500	—	13,900	—	»
4. Wynigen-Breitlohn, I. und II. Sektion, Neubau	102,000	—	18,360	—	20. XII. 1922/7. II. 1923	4,750	—	12,988	55	5,371	45	»
5. Diemtigen-Horboden, Korrektion	125,000	—	18,750	—	5. V. 1922	7,472	05	18,182	05	—	—	»
6. Sigriswil-Merligen, Korrektion in Endorf	20,000	—	3,000	—	22. III. 1922	3,000	—	3,000	—	—	—	»
7. Meiringen-Scheidegg, Korrektion Breitwald	18,800	—	3,600	—	11. XI. 1921	1,400	—	3,600	—	—	—	»
8. Walkringen-Schlattacker, Neubau	136,000	—	20,400	—	16. XII. 1921	5,579	50	20,400	—	—	—	»
9. Oberscherli-Niederscherli, Korrektion	107,000	—	16,050	—	7. II. 1923	5,000	—	8,047	10	8,002	90	»
10. Schächli-Schönbrunnen (Vechigen), Neubau	153,000	—	22,950	—	29. V. 1923	5,000	—	15,133	80	6,602	10	»
11. Spirchen-Schächli-Littewil, Neubau	73,338	—	18,334	55	29. V. 1923	5,000	—	9,588	80	8,745	75	»
12. Mittelhäusern-Sensenmatt, Bahnunterführung	—	—	2,000	—	12. IX. 1924	2,000	—	2,000	—	—	—	»
13. Thörigen-Homberg-Spich, Neubau	170,000	—	30,000	—	19. XII. 1923	5,500	—	9,500	—	20,500	—	»
14. Birsbrücke in Riederwald, Neubau	45,000	—	4,500	—	19. III. 1924	2,500	—	2,500	—	2,000	—	»
15. Montfavergier und les Sairains, Korrektion	36,000	—	7,200	—	18. VIII. 1924	4,000	—	4,000	—	3,200	—	»
16. Scheltenpass, Mervelier-Schelten, Instandstellung	6,800	—	3,400	—	29. V. 1925	3,000	—	3,000	—	400	—	»
17. Tramelan-les Genevez, Korrektion	90,000	—	13,500	—	7. II. 1923	5,000	—	9,000	—	4,500	—	»
18. Montfaucon-Soubey, Korrektion aux Enfers	8,400	—	1,680	—	2. V. 1924	—	—	—	—	1,680	—	Angefangen.
19. Bärau-Gohl, Neubau	74,000	—	11,100	—	2. VI. 1922	—	—	—	—	11,100	—	In Ausführung.
20. Kallnach-Niederried-Aare, Rutschverbauung	—	—	500	—	21. X. 1924	—	—	—	—	500	—	Ausgeführt.
21. Bern (Tierspital)-Engehalde, Neubau	243,000	—	72,900	—	8. IX. 1922	—	—	—	—	59,965	65	Abgerechnet.
22. Bern-Köniz, Korrektion Sulgenbach-Liebefeld	171,000	—	77,000	—	16. XI. 1924	—	—	5,000	—	72,000	—	Ausstehend.
23. Köniz-Wabern, Korrektion	33,600	—	3,360	—	23. I. 1925	—	—	—	—	3,360	—	Ausgeführt.
24. Sigriswil-Teuffenthal, Korrektion Tiefengraben	33,500	—	10,000	—	19. I. 1917	—	—	—	—	10,000	—	Noch ausstehend.
25. Oberwil i. S., Dorfstrasse, Neubau	25,300	—	6,325	—	29. III. 1924	—	—	—	—	6,325	—	In Ausführung.
	1,893,438	—	413,909	55		72,085	10	150,040	40	247,204	50	
	2,290,884	90	1,023,517	90		277,484	35	800,683	10	205,655	50	
a und *b* ergeben für die Rubriken X F 1 und 2.	4,184,322	90	1,437,427	45		349,569	45	950,723	50	452,860	—	

* Einnahmen.

Auf Vorschussrechnung verbleiben der Baudirektion auf 31. Dezember 1925 noch folgende Verpflichtungen zu tilgen:

1. Frutigen-Adelbodenstrasse, Ausbau, abgerechnet	Fr. 883,375. 60
2. Grimselstrasse, Verstärkungen, in Arbeit	» 56,670. —
Total Verpflichtungen auf Vorschussrechnung	Fr. 940,045. 60

E. Wasserbau (Budgetkredit XG 1—5).

Budget und Rechnung pro 1925 stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	320,000. —	319,778. 24
2. Vorschussamortisation . . .	100,000. —	100,000. —
3. Besoldungen der Schleusen- u. Schwellenmeister	8,500. —	8,533. 65
4. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	75,000. —	75,000. —
5. Juragewässerkorrektion, Äufnung des Schwellenfonds . .	40,000. —	40,000. —
Total	543,500. —	543,311. 89

Die Ausgaben unter 1 verteilen sich auf 76 verschiedene Objekte, wie sie in der Zusammenstellung auf Seite 254/56 angegeben sind. Ausserordentliche Schadenereignisse infolge von Hochwasser sind im Berichtsjahre keine zu verzeichnen. Dagegen wiesen die drei ersten Monate des Jahres eine ausserordentliche Trockenheit auf, so dass die Wasserstände unserer Seen lange Zeit auf einem Minimum standen. Erst mit Beginn des Monats April konnte die Wasserklemme als behoben betrachtet werden. Grössere Gewitter gingen im Laufe des Sommers über die Gebiete von Langnau und Schangnau nieder, welche an verschiedenen Gräben der erstern Gemeinde sowie an der Strasse von Schangnau nach der Rebenbrücke einige Schäden verursachten. Verbauungsprojekte wurden im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat aufgestellt und von Bund und Kanton subventioniert.

Im übrigen wurden auch im Berichtsjahr die schon früher begonnenen Bauten weiter und zum Teil zu Ende geführt. An neuen Bauten sind die Verbauungen am Sundgraben zu Sundlauenen zu erwähnen und am Wetterbach zu Kandersteg, die beide unsere Staatsstrassen jeweils schon bedroht haben. Ferner die Vendlinekorrektion zu Bonfol.

Neue Baubeschlüsse und Subventionen erfolgten vom Kanton im Jahre 1925 für 17 Objekte im Kostenanschlag von Fr. 675,226 mit einem Subventionsbetreffnis von zusammen Fr. 205,771. 50, darunter die Verbauungen des Wetterbaches in Kandersteg, des Leimbaches zu Frutigen, des Ilfisgrabens, Knubelgrabens und Hühnerbaches zu Langnau, des Kratzbaches in Thun und der Langeten zu Huttwil.

Der budgetierte Amortisationsbetrag G 2 von Franken 100,000 wurde im Berichtsjahre zur Tilgung von ältern Verpflichtungen an Gemeinden und Schwellengenossenschaften verwendet.

Auf Vorschussrechnung sind Fr. 5366. 65 ausgegeben worden.

An Gesamtverpflichtungen auf Wasserbau bleiben auf Ende 1925 noch Fr. 2,107,383. 55.

Vom Bund sind dem Kanton an 9 Objekte im Voranschlag von Fr. 399,926 Subventionen von zusammen Fr. 149,132 bewilligt worden. An früher bewilligten Beiträgen wurden ihm Fr. 494,351. 04 ausgerichtet.

Auch dieses Jahr wieder musste leider festgestellt werden, dass der Unterhalt der ausgeführten Verbauungen mancherorts mangelhaft besorgt wird. Es ist dies um so bedauerlicher, als der Bund an Zerstörungen, die in der Folge entstehen, keine Beiträge mehr ausrichtet, so dass Pflichtige und Gemeinden den Schaden allein zu tragen haben.

Den Abflussverhältnissen aus dem Thuner- und Brienzersee wurde weiter alles Augenmerk geschenkt und eingehende Untersuchungen angestellt, wie die Verhältnisse gebessert werden können. Konkrete Vorschläge darüber fallen in das Berichtsjahr 1926.

Schwellenreglements und Kataster. An solchen wurden vom Regierungsrat die folgenden genehmigt:

Simme am Gwatt zu Zweisimmen, Reglement und Kataster.

Kiene im Kiental, Reglement.

Schwellengenossenschaft des mittleren Gürbebezirkes, Kataster.

Auch im Berichtsjahre wurde darauf gehalten, dass wenigstens bei Vorlage von Verbauungsprojekten auch zugleich die Schwellenpflicht gesetzlich geregelt wird und zwar im Sinne einer möglichst ausgedehnten Verteilung der Lasten.

Unter öffentliche Aufsicht gestellt wurde gemäss § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 der Mühlekanal zu Münster.

Wasserbaupolizei. Der Regierungsrat bewilligte gemäss §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 die Einführung einer Kanalisationsleitung in den Schüsskanal zu Biel, ferner 15 Überbrückungen bzw. Überbauungen von öffentlichen oder unter öffentliche Aufsicht gestellten Privatgewässern und eine Limnigraphenstation.

Die Baudirektion erteilte 6 Bewilligungen für Holzflössungen, 7 für Einführung von Abwasserleitungen und 8 für kleinere Bauanlagen an Gewässern.

Wasserbauten. Budgetkredite G 1 und G 2 Fr. 420,000.

Gegenstand	Devisierte Baukosten	Bewilligte				
		Bundesbeiträge		Kantonsbeiträge		
		%	Summe	%	Summe	
	Fr.		Fr.		Fr.	Ct.
a. Bauten des Staates.						
1. Thun und Unterseen, Aareschleusen, Unterhalt	1,600	—	—	100	1,600	—
2. Verschiedene Kosten	—	—	—	—	—	—
b. Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.						
3. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	980,000	40	392,000	35	344,415	—
4. Lamm- und Schwandenbach Brienz, Verbauung, Projekt IV	125,000	40	50,000	40	50,000	—
5. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze	4,557,700	—	1,654,676	—	1,347,094	—
6. Simmekorrektion Gwatt-Zweisimmen	410,000	30	122,000	25	102,500	—
7. Gürbeverbauung im Gebirge	125,000	40	50,000	35	43,750	—
8. Lauenenbach Gstaad-Enge	32,500	40	13,000	30	9,750	—
9. Birrengraben Beatenberg, Verbauung	110,000	40	44,000	25	27,500	—
10. Kanderkorrektion Wimmis	54,000	30	16,200	20	10,800	—
11. Lombach Oberlauf, Verbauung, Projekt	1,200	—	—	—	1,200	—
12. Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr	1,283,000	40	513,200	30	389,400	—
13. Trub und Zuflüsse, Verbauung	183,000	33⅓	61,000	25	45,750	—
14. Simmekorrektion Erlenbach-Oey	125,000	33⅓	41,660	30	37,500	—
15. Grüneverbauung Sumiswald-Lützelflüh	125,000	40	50,000	30	37,500	—
16. Grünekorrektion Lützelflüh	135,000	33⅓	45,000	25/20	29,850	—
17. Jegenstorfbachkorrektion	57,000	33⅓	19,000	25	14,250	—
18. Zinggengrabenverbauung Trub	70,000	40	28,000	30	21,000	—
19. Ortbachgrabenverbauung Trubschachen	43,000	33⅓	14,334	25	12,500	—
20. Urtenenkorrektion, I. Teil	150,000	33⅓	50,000	25	37,500	—
21. Urtenenkorrektion, II. Teil	118,000	33⅓	39,334	25	29,500	—
22. Rothachenverbauung Buchholterberg	100,000	33⅓	33,300	20	20,000	—
23. Aarekorrektion Thalmatten-Saanemündung	490,000	33⅓	163,333	20	98,000	—
24. Hornbach, Verbauung Sumiswald	105,000	40	42,000	30	31,500	—
25. Schüsskorrektion Courtelary, IV. Los	174,000	33⅓	58,000	25	43,500	—
26. Sulgenbachkorrektion Bern	264,000	25	66,000	25	66,000	—
27. Glyssibach Schwanden, Verbauung	20,000	40	8,000	25	5,000	—
28. Wärgistalbach Grindelwald, Verbauung	110,000	40	44,000	20	22,000	—
29. Birskorrektion Tavannes	285,000	25	71,250	25	71,250	—
30. Alpbach Hasleberg, Verbauung, Projekt II	125,000	40	50,000	30	37,500	—
31. Alpbach Meiringen, Projekt III	54,000	33⅓	18,000	20	10,800	—
32. Courtételle bachkorrektion	62,000	25	15,500	25	15,500	—
33. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	2,500	—	—	100	2,500	—
34. Cornolbachkorrektion Cornol-Alle	215,000	33⅓	71,667	25	53,750	—
35. Allainekorrektion in Alle	193,000	25	48,250	25	48,250	—
36. Allainekorrektion Pruntrut, II. Los	414,000	25	118,333	25	103,500	—
37. Aare Münsingen-Elfenau, Schwellenbauten	—	—	—	—	19,745	—
38. Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Ergänzung	150,000	33⅓	50,000	30	45,000	—
39. Lombach Unterseen, Verbauung	90,000	40	36,000	40	36,000	—
40. Dürrbach bei Bowil, Verbauung	120,000	40	48,000	25	30,000	—
41. Zäzibach bei Zäziwil, Verbauung	85,000	40	34,000	25	21,250	—
42. Saane Laupen-Oltigen, Hochwasserdamm	150,000	33⅓	50,000	30	45,000	—
43. Boécourtbach Bassecourt, Projekt II	120,000	33⅓	40,000	25	30,000	—
44. Engstligenkorrektion Frutigen, Projekt III, Ergänzung	125,000	40	50,000	30	37,500	—
45. Turbach zu Gstaad, Verbauung	110,000	40	44,000	25	27,500	—
46. Kalberhönibach Saanen, Verbauung	100,000	40	40,000	—	noch nicht bew.	
47. Saane Gsteig-Gstaad, Korrektion	30,000	40	12,000	30	9,000	—
48. Kapfbach St. Stephan, Verbauung	122,000	40	48,800	30	36,600	—
Übertrag	12,501,500		4,463,837		3,560,004	—

Wasserbauten. Budgetkredite G 1 und G 2 Fr. 420,000.

Datum der Beschlüsse		Zahlungen pro 1925				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1925				Bemerkungen
Bund	Kanton	Bund		Kanton		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
—	16. IX. 1925	—	—	1,425	70	—	—	—	—	—
—	—	[1]) 6,288	—	8,146	49	—	—	—	—	[1]) Andere Einnahmen.
	18. II. 1907									
21. XI. 1906	12. VI. 1912	15,000	—	20,304	10	7,435	30	7,435	30	In Ausführung.
19. II. 1920	4. X. 1920	10,000	—	5,717	45	—	—	—	—	Fertig.
		[2]) 5,450	—							[2]) Erlös für Terrain.
verschiedene		47,800	—	96,062	75	44,881	35	667,510	70	In Ausführung.
21. X. 1921	16. XII. 1921	14,100	—	4,257	30	32,900	—	35,025	15	In Ausführung.
29. VI 1915	11. III. 1918	9,100	—	180	—	3,419	05	26,137	—	—
28. II./14. III. 1919	15. IV. 1919	—	—	4,613	45	—	—	—	—	Ausgeführt.
21. II. 1923	13. XI. 1923	—	—	—	—	—	—	—	—	Ausgeführt.
21./29. I. 1924	26. II. 1924	—	—	8,000	—	2,719	30	2,719	30	Abgerechnet.
—	12. III. 1924	—	—	513	15	—	—	686	85	—
27. IX. 1910	26. IX. 1910	—	—	4,000	—	23,683	05	23,683	05	Abgerechnet.
6. VIII. 1921	16. XII. 1921	2,000	—	3,578	50	3,869	25	32,415	90	In Ausführung.
8. XII. 1919	15. V. 1920	4,965	—	2,000	—	4,700	—	35,500	—	In Ausführung.
30. VII. 1913	17. XI. 1913	2,900	—	4,059	55	—	—	—	—	Restzahlung.
17. I. 1922	18. IX. 1922	8,000	—	2,118	10	3,974	45	14,758	85	In Arbeit.
7./25. I. 1921	2. III. 1921	—	—	5,516	30	—	—	—	—	Restzahlung.
6. IX. 1921	21. XI. 1921	—	—	1,400	—	64	60	14,383	90	In Arbeit.
26. V. 1921	10. II. 1921	697	10	1,023	30	—	—	4,227	20	Keine Bauten.
11. VII. 1919	29. IX. 1919	—	—	10,000	—	4,246	60	4,246	60	Abgerechnet.
26. XI. 1920	2. III. 1921	7,561	10	5,000	—	5,892	50	5,892	50	Abgerechnet.
16. IV. 1924	2. V. 1924	5,000	—	6,500	—	—	—	13,500	—	In Ausführung.
18. III. 1924	12. V. 1924	33,000	—	4,000	—	74,600	—	94,000	—	In Ausführung.
13. VI. 1910	26. IX. 1910	—	—	47	—	—	—	18,402	35	Eingestellt.
11. IV. 1922	18. IX. 1922	15,000	—	6,000	—	30,500	—	30,500	—	Ausgeführt.
8. XII. 1914	7. V. 1915	—	—	4,000	—	9,000	—	9,000	—	Abgerechnet.
1./13. II. 1922	18. IX. 1922	—	—	2,186	05	50	—	150	05	In Ausführung.
8. IX. 1922	6. X. 1922	—	—	9,234	55	600	—	2,785	35	In Ausführung.
3. V. 1921	16. XII. 1921	14,064	75	9,000	—	18,064	75	18,064	75	Abgerechnet.
23./30. III. 1920	17. V. 1920	10,000	—	4,000	—	16,900	—	33,435	70	In Arbeit.
14. XI./5. XII. 1922	6. VI. 1923	2,300	—	1,200	—	2,000	—	6,439	05	In Arbeit.
25. XI. 1921	18. IX. 1922	—	—	3,000	—	4,054	15	4,054	10	Abgerechnet.
—	1. IV. 1925	—	—	1,752	95	—	—	747	05	Projektkosten
28. VI. 1921	16. XII. 1921	11,667	—	5,100	—	4,724	90	4,724	90	Abgerechnet.
3. IV. 1922	18. IX. 1922	12,500	—	10,000	—	23,266	60	23,266	60	Abgerechnet.
3. XII. 1921	20. IX. 1922	35,000	—	3,000	—	6,200	—	6,200	—	Abgerechnet.
—	15. II. 1924	—	—	11,127	20	4,515	—	4,515	—	Abgerechnet
22. II. 1916	3. IV. 1916	1,600	—	2,000	—	4,749	45	10,500	—	In Ausführung.
27. VI. 1911	20. XI. 1911	8,050	—	4,000	—	1,495	45	1,495	45	Abgerechnet.
25. XI. 1919	29. I. 1920	—	—	1,000	—	7,400	—	16,500	—	In Ausführung.
13. IV. 1918	9. VII. 1918	2,700	—	1,000	—	5,750	—	13,700	—	In Ausführung.
7. III. 1919	19. V. 1919	10,000	—	8,000	—	5,904	35	5,904	35	Abgerechnet.
22. XI. 1921	15. XII. 1921	10,000	—	3,000	—	4,000	—	4,000	—	Abgerechnet.
8./15. IV. 1919	22. IX. 1919	8,200	—	39	70	4,400	—	15,722	85	In Ausführung.
17. XII. 1922	14. V. 1923	—	—	296	75	6,000	—	27,014	90	In Ausführung.
17. XII. 1922	—	—	—	207	20	—	—	—	—	Vom Kanton noch nicht bew.
28. II./14. III. 1919	15. IV. 1919	—	—	4,160	05	—	—	1,504	65	Regiebau.
27. I. 1920	16. II. 1921	9,800	—	2,450	80	12,300	—	18,912	45	In Ausführung.
		311,005	—	294,218	39	384,260	10	1,259,661	85	

Wasserbauten. Budgetkredite G 1 und G 2 Fr. 420,000 (Fortsetzung).

Gegenstand	Devisierte Baukosten	Bewilligte				
		Bundesbeiträge		Kantonsbeiträge		
		%	Summe	%	Summe	
	Fr.		Fr.		Fr.	Ct.
Übertrag	12,501,500		4,463,837		3,560,004	—
49. Innerer Seitenbach Lenk, Verbauung	147,000	40	58,800	20	29,400	—
50. Aarekorrektion Dählhölzli-Bodenacker	422,000	33⅓	140,667	20	48,800	—
	Kt. 244,000					
51. Alp- und Mühlebach Meiringen, Verbauung	125,000	40	50,000	33⅓	41,667	—
52. Dorfbach Oberwichtrach, Verbauung	54,000	25	13,500	20	10,800	—
53. Engstligen-Zuflüsse Frutigen-Adelboden, Verbauung	77,000					
	Bund 67,000	25	16,500	—	25,125	—
54. Mühlebach zu Mirchel, Verbauung	30,000	30	9,000	20	6,000	—
55. Boécourtbach, Verbauung Bassecourt II.	13,000	33⅓	4,334	20	2,600	—
56. Aare Meiringen-Brienz, Schwellenbauten	47,000	—	—	33⅓	12,400	—
57. Ilfisgrabenverbauung Langnau	51,000	33⅓	17,000	20	10,200	—
58. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp, II. Projekt	150,000	33⅓	50,000	30	45,000	—
59. Aarekorrektion Gürbe-Dählhölzli, Nachsubvention	150,000	33⅓	50,000	25	38,000	—
60. Schüsskorrektion Courtelary, III. Los	206,000	33⅓	68,667	25	51,100	—
61. Wangen-Wangenried, Bachkorrektion	225,000	33⅓	75,000	25	56,250	—
62. Soulcebachkorrektion in Soulce	57,000	30	17,100	20	11,400	—
63. Hühnerbach und Knubelgraben Langnau, Verbauung	21,000	33⅓	7,000	20	4,200	—
64. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	830,000	40	332,000	34	281,500	—
65. Kurzeneigraben Wasen-Hintersattel	125,000	40	50,000	30	37,500	—
66. Gürbekorrektion Belp-Aare, II. Projekt	99,300	33⅓	33,100	20	19,860	—
67. Dorfbachverbauung Münsingen	14,000	30	4,200	20	2,800	—
68. Leugenen, Korrektion Bözingen-Pieterlen	642,000	40	256,800	30	192,600	—
69. Stegmattenkanal Brüttelen, Korrektion	313,000	40	125,000	30	94,000	—
70. Sornekorrektion Delsberg, I. und II. Los	158,000	33⅓	52,670	25	39,500	—
71. Lyssbachkorrektion Lyss	185,000	33⅓	61,600	25	46,250	—
72. Lauenenbach Trom-Gstaad	31,000	30	9,300	25	7,750	—
73. Ilfiskorrektion Kröschenbrunnen	10,500	20	2,100	15	1,650	—
74. Lauterbrunnenbäche, Verbauung, Projekt II.	43,000	40	17,200	35	15,050	—
75. Aarekorrektion Bodenacker-Muri	In Ziff. 50	—	—	20	3,200	—
76. Engstligen und Allenbach, Adelboden, Verbauung	266,000	40	106,400	25	66,500	—
77. Gürbe im Gebirge, Rutschungen Ziegerhubel	30,000	—	—	—	30,000	—
78. Heitibach, Wengi, Verbauung, Unterlauf, Projekt IV	125,000	40	50,000	33⅓	41,667	—
79. Allainekorrektion I, Pruntrut	280,000	33⅓	93,300	25	70,000	—
80. Doubskorrektion St. Ursanne	169,000	33⅓	56,334	25	42,250	—
81. Sornekorrektion II, Delsberg	228,000	25	57,000	25	57,000	—
82. Mühlebach Brienz, Schalenherstellung	35,000	30	10,500	25	8,750	—
83. Bunderbach Kandergrund, Verbauung III, Unterlauf	145,000	40	58,000	30	43,500	—
84. Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	52,000	40	20,800	30	15,600	—
85. Sagibach Stechelberg, Verbauung	20,000	30	6,000	25	5,000	—
86. Schüsskorrektion II, Courtelary	144,200	30	43,260	20	28,840	—
87. Langetenkorrektion Huttwil	127,100	30	38,130	20	25,420	—
88. Aerlenbach Handegg, Verbauung	62,000	40	24,800	17	10,400	—
89. Englerbach Meiringen, Korrektion	33,000	25	8,250	25	8,250	—
90. Kneugraben Wengen, Verbauung	30,000	40	12,000	25	7,500	—
91. Sundbach, Sundlauenen, Verbauung	28,000	40	11,200	25	7,000	—
92. Leimbach Frutigen, Verbauung	90,000	40	36,000	25	22,500	—
93. Wetterbach Kandersteg, Verbauung	100,000	40	40,000	25	25,000	—
94. Bunderbach Kandergrund, Verbauung II, Einzugsgebiet	120,000	40	48,000	30	36,000	—
95. Erlibach Kiental, Verbauung	40,000	50	20,000	40	16,000	—
96. Schlundbach Wengi, Korrektion IV, Unterlauf	120,000	40	48,000	33⅓	40,000	—
97. Gunggbach Wengi, Korrektion IV, Unterlauf	125,000	40	50,000	33⅓	41,700	—
Übertrag	19,096,600		6,823,349		5,343,483	—

Wasserbauten. Budgetkredite G 1 und G 2 Fr. 420,000 (Fortsetzung).

Datum der Beschlüsse		Zahlungen pro 1925				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1925				Bemerkungen
						Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
Bund	Kanton	Bund		Kanton						
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
		311,005	—	294,218	39	384,260	10	1,259,661	85	
9. III. 1923	13. XI. 1923	—	—	356	70	26,800	—	28,202	10	In Ausführung.
13. I. 1923	13. XI. 1923	31,519	45	3,000	—	38,550	85	42,800	—	Vom Kt. subv. Fr. 244,000.
30. IX. 1910	28. XI. 1910	920	—	730	05	—	—	—	—	Abgerechnet.
31. VI. 1920	15. XI. 1920	—	—	1,323	30	—	—	—	—	Abgerechnet.
28.IV./16.V. 1922	18. IX. 1922	—	—	7,330	55	—	—	—	—	Vorläufig eingestellt.
13. IX. 1921	11. XI. 1921	—	—	5,944	50	—	—	—	—	Abgerechnet.
22. XI. 1923	19. XII. 1923	4,334	—	—	—	2,600	—	2,600	—	Abgerechnet.
—	9. I. 1925	—	—	9,311	70	—	—	—	—	Abgerechnet.
23. XI. 1925	16. XII. 1925	—	—	1,577	45	—	—	8,622	55	In Ausführung.
9. III. 1920	4. X. 1920	7,285	94	4,360	—	19,475	85	24,227	35	In Ausführung.
30. X. 1917	9. VII. 1918	—	—	2,000	—	9,882	65	28,000	—	In Ausführung.
11. XI. 1921	16. XII. 1921	8,667	—	1,500	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
11. VII. 1922	14. IX. 1922	18,690	—	18,000	—	27,062	40	30,250	—	Ausgeführt.
31. I. 1923	23. XI. 1923	9,000	—	—	—	11,400	—	11,400	—	Abgerechnet.
13. XI. 1925	16. XII. 1925	—	—	526	05	—	—	3,673	95	In Ausführung.
17. VI. 1907	20. I. 1908	9,000	—	6,262	—	14,770	20	48,073	40	In Ausführung.
30. V. 1913	26. VI. 1913	—	—	334	35	—	—	32,894	20	Eingestellt.
23. I. 1923	17. VIII. 1923	—	—	2,000	—	7,953	65	15,500	—	In Ausführung.
10. I. 1923	23. VI. 1923	—	—	337	60	—	—	—	—	Abgerechnet.
17. V. 1920	20. IV. 1920	—	—	42,000	—	9,000	—	9,000	—	Abgerechnet.
25. IX. 1919	17. IV. 1920	—	—	12,000	—	4,000	—	4,000	—	Abgerechnet.
18. IV. 1921	16. XII. 1921	15,000	—	8,000	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
31. X. 1922	7. II. 1923	15,500	—	5,000	—	41,250	—	41,250	—	Abgerechnet.
6./18. I. 1923	23. V. 1923	5,000	—	3,658	20	—	—	—	—	Ausgeführt.
16./24. X. 1923	9. XI. 1923	2,100	—	1,346	40	—	—	—	—	Abgerechnet.
8. IV. 1917	11. III. 1918	8,516	—	2,320	15	—	—	—	—	Abgerechnet.
13. I. 1923	8. II. 1924	4,480	55	1,000	—	1,688	30	2,200	—	Fertig.
25. X. 1921	18. IX. 1922	—	—	20,261	—	12,100	—	32,148	90	In Ausführung.
—	30.III.1921/30.I.1922	—	—	441	75	—	—	16,125	60	Zurzeit eingestellt.
16. IX. 1916	21. V. 1917	10,000	—	—	—	32,700	—	39,138	95	Zurzeit eingestellt.
23. III. 1921	16. XII. 1921	20,000	—	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
9. VIII. 1921	16. XII. 1921	11,334	—	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
8. XI. 1921	12. IX. 1922	7,670	—	—	—	10,000	—	10,000	—	Ausgeführt.
2./8. II. 1923	29. V. 1923	4,296	65	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
13. IV. 1922	23. XI. 1922	10,000	—	—	—	24,300	—	41,309	55	Zurzeit eingestellt.
25. VII. 1911	19. IX. 1911	4,600	—	—	—	—	—	3,033	55	In Ausführung.
23./29. III. 1921	12. V. 1921	3,197	05	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
13. III. 1923	13. XI. 1923	8,800	—	—	—	28,840	—	28,840	—	Abgerechnet.
12. XII. 1924	3. III. 1925	7,100	—	1,153	55	3,474	95	24,266	45	In Arbeit.
13. I./1. II. 1922	11. IX. 1922	[1]) 3,135	45	—	—	—	—	8,048	40	[1]) Zurzeit eingestellt.
		[2]) 2,351	55							[2]) Pflichtteil der K.W.O.
4./18. IX. 1919	17. X. 1919	—	—	—	—	—	—	3,421	65	Zurzeit sistiert.
1./3. IX. 1921	16. XII. 1921	—	—	—	—	5,000	—	7,500	—	In Ausführung.
8./10. I. 1925	12. II. 1925	—	—	—	—	2,500	—	7,000	—	In Ausführung.
5./15. IX. 1925	28. V. 1925	—	—	—	—	—	—	22,500	—	In Ausführung.
4. VIII. 1925	28. VIII. 1925	—	—	—	—	12,000	—	21,514	75	In Ausführung.
10. VII. 1914	3. IV. 1916	—	—	—	—	11,400	—	22,630	60	Zurzeit eingestellt.
9. VI. 1911	20. XI. 1911	—	—	—	—	—	—	7,483	55	In Ausführung.
29. VII. 1913	22. IX. 1913	—	—	—	—	29,900	—	33,740	90	Arbeiten zurzeit sistiert.
28. VII. 1914	3. IV. 1916	—	—	—	—	14,300	—	41,700	—	Arbeiten zurzeit sistiert.
		543,502	64	456,293	69	785,208	95	1,962,758	25	

Wasserbauten. Budgetkredite G 1 und G 2 Fr. 420,000 (Schluss).

Gegenstand	Devisierte Baukosten	Bewilligte				
		Bundesbeiträge		Kantonsbeiträge		
		%	Summe	%	Summe	
	Fr.		Fr.		Fr.	Ct.
Übertrag	19,407,600		6,893,349		5,343,483	—
98. Aare Thun-Uttigen, Ausbau	18,300	30	5,490	20	3,660	—
99. Eistlenbach Hofstetten, Verbauung	50,000	40	20,000	20	10,000	—
100. Reichenbach Reichenbach, Verbauung II	100,000	33⅓	33,330	—	noch nicht bew.	
101. Grünbach zu Merligen, Verbauung II	80,000	40	32,000	25	20,000	—
102. Aare Schwäbis Thun, Korrektion	78,000	33⅓	26,000	20	15,600	—
103. Bachlibach im Kiental, Verbauung	16,000	40	6,400	25	4,000	—
104. Kratzbach zu Thun, Verbauung	50,000	35	17,500	20	10,000	—
105. Thunersee Grundwasserbeobachtungen	1,000	—	—	—	1,000	—
106. Birrengraben, Projektaufstellung	1,500	—	—	—	1,500	—
107. Schwarzwasser bei Rüschegg, Verbauung	119,000	40/50	50,000	33⅓	39,670	—
108. Tiefengraben Gurnigel, Verbauung	90,000	40	36,000	35	31,500	—
109. Oberdiessbach, Dorfbach, Verbauung	72,000	20⅓	16,000	25	18,000	—
110. Kiesenkorrektion Kiesen	34,200	33⅓	11,400	20	6,840	—
111. Münsingen, Giessen, Kläranlage, Projekt	—	—	—	—	1,400	—
112. Lyssbachkorrektion, Lyss	25,626	33⅓	8,542	25	6,406	50
113. Brislach, Lüsselkorrektion	15,000	—	2,860	20	3,000	—
114. Rochesbach, Korrektion Roches	38,000	33⅓	12,670	25	9,500	—
115. Vendlinekorrektion Bonfol	131,000	30	39,300	20	15,300	—
116. Brüggbach Wiedlisbach, Verbauung	70,000	40	28,000	30	21,000	—
Total	20,086,226		7,168,841		5,561,859	50

F. Wasserrechtswesen und Wasserwirtschaft.

Schon im Bericht für das Jahr 1924 haben wir darauf hingewiesen, dass von den hängigen Geschäften die Projekte der Bernischen Kraftwerke für die Ausnützung der Wasserkräfte im Oberhasli weitaus im Vordergrunde des Interesses stehen.

Während der am 13. September 1921 gefasste Beschluss des Regierungsrates mit zugehörigen Konzessionsurkunden für die Ausnützung der Wasserkräfte des Oberhasli nur zwei Hauptwerke vorsah, wurde am 10. Oktober 1924 durch die Direktion der BKW ein neues Konzessionsgesuch für den Ausbau in 3 Stufen eingereicht. Da zugleich eine vollständig andere Ausnützung des Wassers vorgesehen war, musste infolgedessen das Konzessionsverfahren neu durchgeführt werden. Das Gesuch vom 10. Oktober 1924 wurde vorschriftsgemäss publiziert und mit den Beilagen auf dem Regierungsstatthalteramt Oberhasli zu Meiringen öffentlich aufgelegt. Die im Regierungsratsbeschluss vom 13. September 1921 enthaltenen allgemeinen Bestimmungen für: 1. Verkehr, 2. Schwellenpflicht, 3. Flösserei, 4. Fischerei, 5. Forstwesen, 6. Heimatschutz, 7. Funde, 8. Kraftabgabe im Oberhasli, bleiben dabei aufrechterhalten, so dass neue Eingaben und Einsprachen über diese Punkte nicht notwendig wurden.

Prinzipielle Opposition wurde gegen die Konzessionserteilung nicht erhoben, sondern die beiden eingelangten Einsprachen der Gemeinden Guttannen und Meiringen verlangten bloss vermehrte Sicherungsmassregeln und angemessene Berücksichtigung des öffentlichen Wohls und der wirtschaftlichen Interessen der Landschaft Oberhasli und ihrer Bevölkerung. Von den Behörden der Eidgenossenschaft, welchen die Beurteilung in bezug auf die zweckmässige Ausnützung der Wasserkraft zusteht, sind keine Einwendungen erhoben worden.

Die Anträge der Baudirektion mit dem Entwurf der Konzessionsurkunden wurde den Bernischen Kraftwerken zugestellt und in einer gemeinsamen Konferenz durchberaten. Nachdem in längern Verhandlungen schliesslich alle Meinungsverschiedenheiten ausgeglichen waren, erfolgte der Beschluss des Regierungsrates am 6. März 1925. Die Erteilung der Konzession für die einzelnen Wasserwerke, nämlich: Baukraftwerk Gelmersee, Kraftwerk Handeck, Kraftwerk Boden, Kraftwerk Innertkirchen, erfolgte unter Vorbehalt der gegenwärtigen und zukünftigen Bedingungen der einschlägigen eidgenössischen und kantonalen Gesetze, Dekrete und Verordnungen. Den BKW wurde auf ihr gestelltes Gesuch hin für sich oder zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft für jedes der zu erstellenden Wasserwerke eine besondere Konzessionsurkunde ausgestellt, in welcher die nähern Bedingungen der Konzession enthalten sind. Der Inhalt der Konzessionsurkunden bildet einen integrierenden Bestandteil dieses Beschlusses.

Für das Baukraftwerk Gelmersee wurden die Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 13. September 1921 in Kraft gelassen. Gleichzeitig mit dieser Konzes-

Wasserbauten. Budgetkredite G 1 und G 2 Fr. 420,000 (Schluss).

Datum der Beschlüsse		Zahlungen pro 1925				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1925				Bemerkungen
Bund	Kanton	Bund		Kanton		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
		543,502	64	456,293	69	785,208	95	1,962,758	25	
11./16. VI. 1925	3. VII. 1925	—	—	—	—	2,500	—	3,660	—	In Ausführung.
10./21.. IV. 1922	18. VI. 1922	—	—	—	—	—	—	9,172	65	Noch nicht begonnen.
30. III. 1920	noch nicht bewilligt	—	—	—	—	—	—	—	—	Noch nicht bewilligt.
15. X. 1923	20. XI. 1923	—	—	—	—	—	—	20,000	—	Noch nicht bewilligt.
28.III./3./10.IV.1923	29. V. 1923	—	—	—	—	—	—	15,600	—	Noch nicht begonnen.
26./27. I. 1925	10. II. 1925	—	—	—	—	—	—	4,000	—	Noch nicht begonnen.
3./8. IX. 1925	16. X. 1925	—	—	—	—	—	—	10,000	—	Noch nicht begonnen.
—	9. X. 1925	—	—	—	—	—	—	1,000	—	—
—	18. III. 1925	—	—	318	45	—	—	1,181	55	—
13. II. 1908	18. V. 1908	—	—	—	—	869	55	6,659	55	Zurzeit keine Arbeiten.
20. XII. 1916	3. IV. 1916	—	—	—	—	66	40	18,381	40	Zurzeit keine Arbeiten.
3. VII. 1916	4. IX. 1916	—	—	—	—	—	—	15,855	05	Noch nicht angefangen.
27. I./7. II. 1923	18. VII. 1925	—	—	—	—	—	—	6,840	—	Im Bau.
—	23. VII. 1925	—	—	—	—	—	—	1,400	—	—
2. IX. 1925	6. XI. 1925	—	—	—	—	6,406	50	6,406	50	Abgerechnet.
—	17. X. 1923	—	—	—	—	872	55	872	55	Abgerechnet.
1. X. 1919	17. X. 1919	—	—	—	—	—	—	6,509	50	Zurzeit eingestellt.
6. III. 1923	13. XI. 1923	—	—	—	—	10,000	—	15,300	—	In Ausführung.
13. VIII. 1904	23. XI. 1904	—	—	—	—	—	—	1,786	55	Vollendung 1926.
		541,151	04	456,612	14	805,923	95	2,107,383	55	

sionserteilung erteilte der Regierungsrat als Verleihungsbehörde, gemäss Art. 46 und 47 des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1916, den BKW das Recht, die zum Bau, zur Umänderung oder Erweiterung ihres Werkes nötigen Grundstücke und dinglichen Rechte, sowie die entgegenstehenden Nutzungsrechte zwangsweise zu erwerben.

Seit der Zeit, da sich die Bernischen Kraftwerke (damals noch Vereinigte Kander- und Hagneckwerke A.-G. in Bern) zuerst für die Wasserkräfte des Oberhasli zu interessieren anfingen, waren beinahe 20 Jahre verstrichen und die ursprünglichen Projekte haben seither die verschiedensten Wandlungen durchgemacht, wobei jeweilen die Fortschritte der Technik und die anderweitig gemachten Erfahrungen nach Möglichkeit berücksichtigt wurden. Nach den eingeholten Expertenberichten wird es durch sukzessiven Ausbau der im Beschluss vom 6. März 1925 vorgesehenen Werke möglich sein, dem Kraftbedarf des Kantons Bern und der angrenzenden Gebiete auf längere Zeit hinaus zu genügen. Vorläufig ist aber nur der Ausbau der I. Stufe ins Auge gefasst und die beiden andern Werke sollen erst später bei wachsendem Strombedarf ausgebaut werden. Die Möglichkeit dieses dreistufigen Ausbaues bedeutet einen grossen Vorteil, indem man sich mit der baulichen Entwicklung je nach dem vorhandenen Kraftbedürfnis einrichten kann. Für die 1. Etappe mit dem Kraftwerk Handeck ist eine Bauzeit von 7—8 Jahren vorgesehen und die Gesamtkosten hierfür, einschliesslich der Bauzinse, sowie reichlicher Ansätze für Unvorhergesehenes mit Fr. 82,500,000 berechnet. So wird ein Werk geschaffen mit einem maschinellen Ausbau von 100,000 P.S. und einer Erzeugung an dauernder, innerhalb der maschinellen Leistung und des Fassungsvermögens der Akkumulierbecken jederzeit verfügbarer Energie von insgesamt 223 Millionen Kilowattstunden pro Jahr. Die Aufspeicherung des Wassers in den beiden Staubecken macht es möglich, die Leistung dem Bedarf anzupassen, ohne dass sich dabei ein Verlust ergibt. Mit dem Ausbau der 1. Etappe ist auch schon für die beiden folgenden vorgearbeitet, bei welchen die Kosten der Kraftgewinnung erheblich kleiner sein werden.

Bezüglich der Finanzierung wurden im Dezember 1924 zwei Berichte an den Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates ausgearbeitet. Der Vortrag der Baudirektion befasst sich hauptsächlich mit der technischen Seite der Frage und kommt zu dem Schlusse: dass die Kraftwerke Oberhasli und besonders die zunächst in Frage kommende 1. Bauetappe, das Kraftwerk Handeck, in jeder Beziehung baureif sind und mit Zuversicht und vollem Vertrauen an die Ausführung geschritten werden kann.

Der Vortrag der Finanzdirektion behandelt die wirtschaftlichen und finanziellen Fragen. Sie gibt in ihrem Vortrag einen Rückblick auf die Entwicklung der Elektrizitätspolitik im Kanton Bern, über den Kraftabsatz und Kraftbedarf, die besondern Verhältnisse des Kraftwerkes Handeck und untersucht sodann die Lösungen, die für die Finanzierung der Kraftwerke Ober-

hasli in Betracht fallen. Die Lösung, die sie empfiehlt, ist folgende:

«Gründung einer besondern Unternehmung ‚Kraftwerke Oberhasli A.-G.' mit ausschliesslicher Beschaffung des Aktienkapitals durch die BKW oder allenfalls unter Beteiligung eines oder mehrerer öffentlicher Gemeinwesen.»

Um die Bernischen Kraftwerke mit den notwendigen Mitteln auszurüsten, wird empfohlen, dass der Staat neue Aktien dieser Gesellschaft im Betrage von Franken 12,000,000 übernehme. Nur auf diese Weise sei es möglich, für den Staat einen ausschlaggebenden Einfluss und eine genügende Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen zu sichern.

Sowohl der Bericht der Baudirektion als derjenige der Finanzdirektion wurden durch den Regierungsrat in seiner Sitzung vom 30. Januar 1925 genehmigt und am 10. Februar beschlossen, dem Grossen Rate einen Antrag in diesem Sinne zu stellen. Die Staatswirtschaftskommission stellte in ihren Sitzungen vom 27./28. Februar betreffend die Angelegenheit der Kraftwerke Oberhasli an die Regierungsvertreter eine Reihe von Erläuterungsfragen, von deren Beantwortung sie sich befriedigt erklärte. Sie wünschte aber, dass die wichtigsten dieser Erläuterungen auch noch den Mitgliedern des Grossen Rates schriftlich in Kürze zugänglich gemacht würden. Dies geschah in dem 2. Bericht der Direktionen der Bauten und der Finanzen, welcher vom Regierungsrat am 3. März 1925 genehmigt wurde.

Die Behandlung im Grossen Rat erfolgte in den Sitzungen vom 10. bis 12. März. Über die eingehende Beratung müssen wir auf das Tagblatt des Grossen Rates verweisen und können nur erwähnen, dass die Frage der Staatsbeteiligung bei dem Bau der Oberhasliwerke allseitig gründlich geprüft wurde. Wir wollen hier nur erwähnen, dass ohne Widerspruch zugegeben wurde, dass es sich bei dem dreistufigen Ausbau um ein wohlvorbereitetes, einwandfreies Projekt handle. Die Bedenken über den Absatz der zu produzierenden elektrischen Energie konnten anhand des vorliegenden Zahlenmaterials entkräftet und die wirtschaftliche Grundlage als sicher nachgewiesen werden. Damit waren auch die Befürchtungen widerlegt, dass der Staat mit seiner Beteiligung ein allzu grosses finanzielles Risiko auf sich nehme, was sich daher nur schwer verantworten lasse. Die Diskussion erstreckte sich auch auf die Organisation des neuen Unternehmens und die Art und Weise, wie der Staat dabei seinen Einfluss und die volkswirtschaftlichen Interessen des Landes wahren könne. Schliesslich ergab aber doch die Endabstimmung über die Eintretensfrage eine weit überwiegende Mehrheit, und nach der artikelweisen Beratung erfolgte die Schlussabstimmung sogar einstimmig. Der Beschluss hat folgenden Wortlaut:

1. Es wird ein Staatsanleihen von 12 Millionen Franken aufgenommen.
2. Dieses Anleihen ist bestimmt zur Erwerbung von Aktien der Bernischen Kraftwerke A.-G., welche beabsichtigen, ihr Aktienkapital zu erhöhen zum Zwecke der Gründung einer neuen Aktiengesellschaft Oberhasli-Kraftwerke und der Beteiligung an dieser Gesellschaft.
3. Die nähern Bedingungen des Anleihens werden durch den Grossen Rat festgesetzt.
4. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung.

Die Volksabstimmung erfolgte am 26. April 1925 bei nicht gerade starker Beteiligung. Die Zahl der gültigen Stimmen betrug 62,063. Davon lauteten mit Ja 43,773, mit Nein 18,290.

Bei der Diskussion, welche der Abstimmung sowohl in der Presse als in den Behörden und öffentlichen Versammlungen vorausging, wurde vielfach die Ansicht vertreten, dass die Beteiligung des Staates bei den Bernischen Kraftwerken einmal auf gesetzliche Grundlage gestellt werden sollte, wie dies auch in andern Kantonen bei solchen Unternehmungen der Fall sei. Es gehe nicht an, eine derartige Machtfülle mit so grossen Geldmitteln an eine industrielle Gesellschaft zu übertragen, ohne dabei gehörige Sicherheiten zu schaffen. Es waren nicht nur Gegner, sondern auch verschiedene Anhänger des Unternehmens, die sich in dieser Weise äusserten. Eine Motion, die Grossrat Egger in diesem Sinne eingereicht hatte, wurde von zahlreichen Mitgliedern des Grossen Rates unterzeichnet und hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird eingeladen, zu prüfen und hierüber beförderlich Bericht zu erstatten, ob es nicht angezeigt sei, den heutigen Verhältnissen Rechnung tragend, das Mitspracherecht des Staates bei den Bernischen Kraftwerken auf dem Wege der Gesetzgebung zu ordnen.»

Die Behandlung im Grossen Rat erfolgte in den Sitzungen vom 11., 12. und 17. November 1925 mit reichlich benützter Diskussion, wobei namentlich die Frage der Verstaatlichung des ganzen Unternehmens, die schon in frühern Jahren zu Erörterungen Anlass gegeben hatte, aufs neue geprüft wurde. Die weitaus überwiegende Meinung im Grossen Rate ging dahin, dass das bestehende gemischte System einem neuen Staatsunternehmen vorzuziehen sei und der bernischen Volkswirtschaft am besten dienen könne. Dagegen musste zugegeben werden, dass es in der Tat gerechtfertigt sei, zu prüfen, wie das Mitspracherecht des Staates, das sich auf den Aktienbesitz gründet, besser geregelt werden könne und ob hierfür gesetzliche Grundlagen notwendig seien. In diesem Sinne wurde denn auch die Motion in der Sitzung vom 17. November erheblich erklärt.

Unterdessen war am 20. Juni 1925 die Aktiengesellschaft «Kraftwerke Oberhasli» mit Sitz in Innertkirchen gegründet und am 1. Juli ins Handelsregister des Amtsbezirks Oberhasli eingetragen worden. Zwischen den Bernischen Kraftwerken A.-G. und den Kraftwerken Oberhasli A.-G. ist am 29. Juli 1925 ein Vertrag zustande gekommen, laut welchem die erstgenannte Gesellschaft den Kraftwerken Oberhasli u. a. ihre Wasserkraftnutzungsrechte im Oberhasli verkauft. Die beiden genannten Aktiengesellschaften stellten mit Schreiben vom 24. Juni das Gesuch, der Regierungsrat des Kantons Bern möchte dieser Übertragung die gesetzlich vorgeschriebene Genehmigung erteilen. Da bei der am 6. März 1925 den Bernischen Kraftwerken erteilten Konzession eine Übertragung an eine neu zu gründende Aktiengesellschaft schon vorgesehen war, konnte hierfür auf Antrag der Baudirektion in Anwendung von Art. 15 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 die Genehmigung erteilt werden.

Damit gehen die Rechte und Pflichten, wie sie im Beschluss vom 26. März 1925 und den dazu gehörenden Konzessionsurkunden enthalten sind, an die Kraftwerke Oberhasli A.-G. über, wobei die gegenwärtige und zukünftige Gesetzgebung des Bundes und des Kantons Bern über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte sowie alle Privatrechte ausdrücklich vorbehalten werden. Die mit Beschluss des Regierungsrates vom 31. Juli 1925 genehmigte Übertragung umfasst die drei Kraftwerke Handeck, Boden und Innertkirchen, für welche besondere Urkunden ausgestellt wurden, in welchen die nähern Bedingungen der Konzessionserteilung enthalten sind, und die einen integrierenden Bestandteil des Regierungsratsbeschlusses vom 6. März 1925 bilden.

Durch einen weitern Beschluss des Regierungsrates vom 3. Oktober 1925 wurde auch noch die Eintragung folgender Wasserrechte genehmigt: Für das Baukraftwerk Gelmersee, wofür die Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 13. September 1921 beibehalten wurden; ferner für die provisorischen Anlagen am Abfluss der Grimselseen und am Ärlenbach bei der Handeck, und schliesslich für die Wasserrechte von vier Sägen. Diese liegen am Ärlenbach, Gemeinde Guttannen, Urbachwasser und Gentalwasser, Gemeinde Innertkirchen, und am Gadmenwasser bei Nessental, Gemeinde Gadmen, und waren schon 1908 durch die Bernischen Kraftwerke erworben worden, um für die Nutzbarmachung der Zuflüsse der Aare, wofür ebenfalls Projekte vorliegen, freie Hand zu schaffen.

Damit sind die Oberhasli-Kraftwerke in vollem Umfange Rechtsnachfolger der Bernischen Kraftwerke zwischen Grimsel und Innertkirchen geworden.

Im Sommer 1925 wurde noch mit den vorbereitenden Bauarbeiten begonnen. Im Bauprogramm ist vorgesehen, dass die Bauinstallationen zirka 2 Jahre in Anspruch nehmen werden. Die Hauptobjekte bilden die Verlegung der Grimselstrasse, das Baukraftwerk Gelmer, die Unterkunftsgebäude auf Grimselnollen und in Innertkirchen, die Baukraftleitung, die Luftkabelbahn und die Dienstbahn Meiringen-Innertkirchen.

Die Strassenverlegung konnte zum grössten Teil durchgeführt werden, so dass 1926 nur noch wenig Sprengarbeiten auszuführen sein werden. Die Hauptarbeit werden die Beschotterung und die Walzungen ausmachen. Vom Unterkunftsgebäude auf Grimselnollen war der nördliche Flügel unter Dach. Die Baukraftleitung vom Lungernwerk bis zur Grimsel war fertig. Ebenso kam das Baukraftwerk Gelmersee in Betrieb. Dasselbe wurde gegenüber der Konzession wesentlich abgeändert in der Weise, dass der Ausbau nur auf 800 P. S. geht, statt der vorgesehenen 4000 P. S. Es ist dies die Folge der Erstellung der Baukraftleitung. Die Häuser in Innertkirchen, welche für Beamte und Angestellte bestimmt sind, waren auf Jahresschluss beziehbar.

Der Bau der Verbindungsbahn Meiringen-Innertkirchen stiess infolge der Landerwerbungen, welche mit allen Mitteln erschwert wurden, auf grosse Hindernisse. Es musste deshalb die Frage entschieden werden, ob den Kraftwerken Oberhasli hierfür das Expropriationsrecht für Erwerb der notwendigen Grundstücke zustehe und in der Konzessionserteilung vom 6. März 1925 inbegriffen sei. Diese Frage wurde zugunsten der Oberhasli-Kraftwerke entschieden, womit auch diese Schwierigkeit, die einen beträchtlichen Zeitverlust mitzubringen drohte, aus dem Wege geräumt war. Die Bauarbeiten begannen im November und konnten bis Jahresschluss noch wesentlich gefördert werden.

Die Bauarbeiten wurden an Unternehmer vergeben. Nur kleinere Arbeiten sind in Regie der Bauleitung ausgeführt worden.

Eine wichtige Frage des Wasserbaues bildete im Berichtsjahr auch die **Regulierung des Brienzer- und des Thunersees.** Das Projekt hierfür wurde, soweit es den hydraulischen Teil betrifft, von der technischen Abteilung des Wasserrechtsamtes fertiggestellt. Die Verwirklichung des Projektes wird einen wesentlichen Gewinn an Winterenergie für die Kraftwerke bis zum Bielersee bringen. Gleichzeitig können die Hochwasserstände des Sees gesenkt werden, so dass die Vermeidung der Überschwemmungen im Gwatt ohne grosse spezielle Ausgaben erreichbar ist. Damit können die in der Motion Siegenthaler aufgestellten Begehren erfüllt werden. Die Niederwasserstände werden von den bisherigen wenig oder nicht differieren.

In erster Linie werden sich nun die Interessenten in Interlaken und Thun und die Kraftwerke an der Aare bis zum Bielersee über ihre Stellungnahme zu entscheiden haben. Die Kosten erscheinen gegenüber dem Nutzen in vorteilhaftem Verhältnis, so dass die Durchführung der Regulierung möglich sein wird.

Bezüglich der **Wasserkräfte im Simmental,** speziell der Ausnützung der Stockenseen, ist eine gewisse Abklärung eingetreten. Das reduzierte Projekt, welches nur die Nutzbarmachung der Seen allein vorsah, ohne Kirel, Filderich und Simme, wurde der Baudirektion zur Begutachtung unterbreitet. Es zeigte sich aber deutlich, dass die Gestehungskosten des Stromes auf Grund dieses Projektes zu hoch wären. Wenn die Stockenseen ausgenützt werden sollen, so eignen sie sich nur als eigentliches Winterspitzenwerk, also zur Erzeugung sehr hochwertiger Energie als Ergänzung zu irgendeinem Grundstromwerk. Dagegen dürfte das in den ersten Eingaben der Blattenheidgenossenschaft beschriebene Sammelsystem von Bachzuleitungen, Pumpwerken und Kraftstationen infolge seiner Unwirtschaftlichkeit nie zur Verwirklichung gelangen. Die Idee der Schaffung eines eigenen Überlandwerkes für das Simmental ist denn auch als unwirtschaftlich aufgegeben worden.

Die Neuordnung der **Juragewässerkorrektion** wurde im Berichtsjahr verschiedentlich gefördert. Die interkantonale technische Kommission, welche in erster Linie ihren Bericht über das Projekt abzugeben hat, versammelte sich zwar nur einmal und besichtigte dabei die Aarestrecke Nidau-Solothurn im Beisein der Baudirektoren der interessierten Kantone. Dabei zeigte sich namentlich auch der schlechte Zustand der Ufer bei Arch-Altreu, welcher daher rührt, dass die Aare kein Geschiebe mehr bringt und die überschüssige Schleppkraft nun Sohle und Ufer angreift. Die II. Juragewässerkorrektion wird also hier Abhilfe schaffen müssen.

Die Studien zeigten auch, dass grosse Abschwemmungen stattfanden. Nach den vom Amt für Wasserwirtschaft im Jahre 1925 aufgenommenen Profilen ergab sich die Abschwemmung zu zirka 1,500,000 m³, welche

nun teilweise nicht mehr gebaggert werden müssen. Teilweise fanden aber auch Auflandungen statt.

Die verschiedenen Unterkommissionen beendigten ihre Arbeit noch nicht vollständig, doch führten die Verhandlungen mit der Stadt Biel bezüglich des Einstaues der Kanalisation zu einem Abschluss. Die Wehrstelle konnte somit endgültig festgelegt werden. Die Kosten für die Anpassung der Seeufer und der Hafenanlagen an das neue Seeregime wurden fertig berechnet. Die übrigen Beschlüsse und der Abschluss der technischen Untersuchungen fallen in das Jahr 1926.

Bezüglich der Finanzierung hat der Grosse Rat am 15. September 1925 einen Kredit von Fr. 1,000,000 bewilligt, verteilt auf die Jahre 1927 und 1928. Die übrigen Kantone haben aber noch keine Beiträge zugesichert.

Es scheint fraglicher als je ob sich das Wehr Nidau bei der Finanzierung vom Gesamtunternehmen trennen lässt, denn die Interessen der bernischen Landwirtschaft werden nur befriedigt durch Senkung der Hochwasser und dies lässt sich mit dem neuen Wehr allein nicht erreichen. Durch dasselbe werden nur die Bedürfnisse der Kraftwerke bis zu einem gewissen Punkt erfüllt. Die Wehranlage Nidau muss somit immer als Teil der Juragewässerkorrektion betrachtet werden. Mit dem Bau dieses Objektes ist keineswegs auf den Rest zu verzichten.

Die technische Kommission wird ihren Bericht im Jahre 1926 abgeben können, so dass alsdann an die Finanzierung des grossen Unternehmens herangetreten werden kann. Da die Kosten gegenüber der ersten Aufstellung wesentlich reduziert werden können, ist Aussicht vorhanden, dass die Aufbringung der benötigten Summe möglich wird.

Der Unterhalt der **Juragewässerkorrektoin** war normal. Im Schwellenfonds konnte eine gewisse Einsparung erreicht werden. Der Fonds stieg von Fr. 752,170. 55 auf Fr. 763,442. 61. Es bleibt aber immer noch ein Fehlbetrag von Fr. 236,557. 39 gegenüber dem gesetzlichen Bestand.

In **Hagneck** haben die Behörden bezüglich der Durchführung des Unternehmens der Bodenverbesserung alle notwendigen Vorkehren getroffen, doch war eine neue Planauflage notwendig. Wir nehmen an, dass im Herbst 1925 mit der Ausführung des Unternehmens begonnen werden könne.

Gegenüber diesen Objekten, deren Tragweite sich in weite Zukunft erstrecken wird, sind die übrigen Geschäfte auf dem Gebiete des Wasserrechtswesens von untergeordneter Bedeutung. Die Wasserkraftkonzessionen, welche im Jahre 1925 erteilt wurden, betreffen wie in den Vorjahren nur kleinere Werke, und auch handelt es sich teilweise nicht um neue Anlagen, sondern es schien zweckmässig, bei Abänderung schon bestehender Werke im Hinblick auf den Wasserrechtskataster neue Konzessionen auszustellen, welche dem faktischen Zustand entsprechen. Dieses Verfahren wird fortgesetzt werden müssen, damit man für den Wasserrechtskataster eine sichere Basis bekommt. Dies ist um so mehr gerechtfertigt, als für einzelne Werke die Rechtsverhältnisse auf einer ganzen Reihe von Bewilligungen und Beschlüssen des Regierungsrates beruhen, deren übersichtliche Zusammenfassung in einen einheitlichen Akt nicht nur zweckmässig, sondern eine dringende Notwendigkeit ist.

Von den Bewilligungen zur Erweiterung oder Abänderung bestehender Anlagen sind diejenigen für das Wasserwerk der Stadt Bern an der Matte und das Elektrizitätswerk Felsenau zu erwähnen, wo anschliessend an die in den letzten Jahren erfolgte Erweiterung dringend notwendige Sicherungsbauten beim Wehr durchgeführt werden. Bei einigen Werken, für welche schon vor längerer Zeit Konzessionen erteilt wurden, mussten die für den Baubeginn gestellten Fristen verlängert werden. In mehr als 20 Fällen wurden durch den Regierungsrat Übertragungen von Wasserrechten an ihre Inhaber genehmigt. Es muss auch für das Jahr 1925 wiederholt werden, dass in einzelnen Fällen die Anmeldung erst auf Mahnung hin erfolgte, weil die Gemeindebehörden, Grundbuchführer und Notare es immer noch unterlassen, die Wasserwerkbesitzer auf die gesetzlichen Bestimmungen aufmerksam zu machen, wonach für Übertragungen die Genehmigung des Regierungsrates vorgeschrieben ist.

Die Gesuche um Reduktion von Wasserrechtsabgaben sind viel weniger zahlreich als in frühern Jahren. Dies rührt daher, dass die Forderung der Wasserrechtsabgaben nicht mehr wie früher trotz gewährter Reduktion jedes Jahr wieder im vollen Betrage erfolgt. Die Steuerbehörden halten sich nun an die Bestimmung von Art. 29 des Gesetzes vom 26. Mai 1907, nach welchem ein Reduktionsbeschluss auf unbestimmte Zeit gilt und nur bei veränderten Verhältnissen auf denselben zurückzukommen ist. Damit sind auch die begründeten Reklamationen beinahe ganz verschwunden.

Die Verhandlungen mit Frankreich über die Rechtsverhältnisse am Doubs haben noch immer nicht zum Ziele geführt. Wie schon früher gesagt, wird der Kampf vom rechtlichen immer mehr auf das technische und wirtschaftliche Gebiet hinübergespielt, und es sind besonders zwei grosse schweizerische und französische Finanzgruppen, die ihren Einfluss geltend zu machen suchen. Die bernischen Behörden haben sich aber dadurch nicht veranlasst gesehen, von dem einmal eingenommenen prinzipiellen Standpunkt abzuweichen und werden darauf beharren, dass bei der Ausführung neuer Projekte auf dem linken Ufer die gesamte Wassermenge oberhalb der Stelle, wo der Doubs ganz in bernisches Gebiet eintritt, zurückgeleitet werden muss.

Über die Pflicht zur Eintragung von Wasserrechten in das Grundbuch scheint nun dank den Bemühungen der Justizdirektion etwas mehr Klarheit durchgedrungen zu sein. Es ist nur noch ein Amtsbezirk im Jura, wo Grundbuchführer und Notare um die Wette bestrebt zu sein scheinen, Konfusion anzurichten. Es ist nun aber zu hoffen, dass es auf das Einschreiten der Justizdirektion hin auch dort bessern wird. Nach den Weisungen der Bundesbehörden sollen nun auch die Heimfallrechte des Staates ins Grundbuch eingetragen werden, damit bei den Kreditgewährungen hierüber leicht Aufschluss zu finden ist. Die Durchführung dieser Massregel wird im nächsten Jahresbericht zu behandeln sein.

Für verschiedene Konzessionen oder gleichwertige Rechtstitel aus alter Zeit wurde von den Inhabern gemäss Art. 12 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 der Verzicht angemeldet. Dies rührt teilweise daher, dass die kleinen Anlagen allzu grosse Unterhaltungskosten verursachten und nicht mehr rentabel waren. In andern Fällen war offenbar das Bestreben massgebend, durch den Verzicht

der Einschränkung der Wasserkräfte bei der Vermögenssteuer auszuweichen.

Für den Wasserkataster sind die rechtlichen Vorarbeiten bis auf die neueste Zeit nachgeführt, und gegenwärtig ist ein Register in Bearbeitung, das nach Gewässern, Ortschaften und Firmen geordnet, eine rasche Orientierung ermöglicht. Für die Ausführung des technischen Teiles sind noch immer die vom Bund in Aussicht gestellten Vorschriften abzuwarten. Ein Entwurf hierfür liegt zwar vor, die Genehmigung durch die kompetente Behörde steht aber noch aus. Soviel scheint aber sicher, dass die vom Wasserrechtsamt ausgeführten Vorarbeiten über die Minimalanforderungen, welche die Eidgenossenschaft stellt, bedeutend hinausgehen und somit genügen. Hoffentlich wird es doch endlich möglich sein, im Jahre 1926 dem Grossen Rate einen Dekretsentwurf auf Grund der eidgenössischen Vorschriften vorzulegen.

Die Gesuche um Bewilligung zur Ausfuhr elektrischer Energie wurden jeweilen nach den Grundsätzen geprüft, die schon in den frühern Verwaltungsberichten dargelegt worden sind. Die Energieknappheit zu Anfang des Jahres zeigte deutlich, wie notwendig es war, die Ausfuhr nicht bedingungslos, sondern mit angemessener Berücksichtigung des Inlandbedarfes zu gestatten.

Ableitung von Quell- und Grundwasser. Wie im Bericht für 1924 erwähnt wurde, ist für die Prüfung des Gesuches der Stadt Bern für Erweiterung ihrer Quellwasserableitung aus dem Emmental eine Expertenkommission eingesetzt worden, bestehend aus den Herren Ingenieur A. Peter, Direktor der Wasserversorgung der Stadt Zürich, Prof. Dr. Arbenz, Bern, und Nationalrat Freiburghaus, Spengelried. Nach der von der Baudirektion vorgelegten Fragestellung hatten sich die Experten nicht nur über den voraussichtlichen Einfluss der für die Stadt Bern geplanten Vermehrung der Wasserentnahme aus dem Quellgebiet von Äschau auszusprechen, sondern ihre Untersuchungen sollten sich auch darauf beziehen, ob für die Stadt Bern überhaupt die Notwendigkeit der Vermehrung ihrer Wasserzuflüsse bestehe und ob das vorliegende Projekt wirtschaftlich gerechtfertigt sei. Ferner wurden die Experten durch die Baudirektion ersucht, in einem besondern kurzen Bericht die Schlussfolgerungen mitzuteilen, zu welchen sie in bezug auf die Wasserführung der Emme und den Grundwasserstand in den angrenzenden Gebieten gelangen, damit diese Ergebnisse eventuell und in andern Fällen praktische Verwertung finden können. Der umfangreiche Bericht der Experten wurde der Baudirektion am 15. Mai 1925 in drei Exemplaren eingereicht, wovon je eines den Gemeindebehörden und Fürsprech Morgenthaler in Burgdorf zuhanden der Einsprecher zugestellt wurde. Dieser Bericht wurde auf Wunsch der Einsprecher noch in einigen Punkten ergänzt. Die Stellungnahme zu den neu aufgeworfenen Fragen und Einwendungen findet sich im Nachtrag vom 8. September 1925. Sowohl aus dem Expertenbericht als aus dem Nachtrag wurde ein Auszug angefertigt, der gedruckt und den Interessenten zum Selbstkostenpreis zur Verfügung gestellt wurde. Damit war reichlich Gelegenheit zu allseitiger Orientierung gegeben, was viel dazu beigetragen hat, eine etwas ruhigere Beurteilung der Sachlage herbeizuführen. Die Erledigung dieses Geschäftes fällt erst in das Jahr 1926, und wir werden daher im nächsten Verwaltungsbericht darauf zurückzukommen haben. Indessen kann vorläufig bemerkt werden, dass die Bewilligung durch den Regierungsrat unter sichernden Bedingungen gemäss Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 erteilt wurde. Dadurch war es möglich, dem dringenden Bedürfnis der Stadt Bern nach Ergänzung einer Wasserversorgung Rechnung zu tragen, ohne dabei die Interessen des Emmentals zu schädigen.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass durch das Wasserrechtsamt zahlreiche Anfragen von Gemeinden und Privaten zu beantworten waren, wobei es sich nicht nur um die Rechtsverhältnisse von Wasserwerken, sondern auch um Ableitung von Quellwasser, Schwellenpflicht, Grundbucheintragungen usw. handelte.

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1925.

Hauptrubriken	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Ct	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
A. Zentralverwaltung	107,857	—	107,752	20	—	—	104	80
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes	163,836	—	158,223	50	—	—	5,612	50
C. Staatsgebäudeunterhalt	490,000	—	484,251	85	—	—	5,748	15
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	350,000	—	349,998	45	—	—	1	55
E. Strassenunterhalt	3,318,400	—	3,418,019	17	99,619	17	—	—
F. Strassen-Neu- und -Umbauten	350,000	—	349,569	45	—	—	430	55
G. Wasserbauten	468,500	—	468,311	89	—	—	188	11
H. Wasserrechtswesen	1,507	—	+ 2,748	—	—	—	4,255	—
J. Vermessungswesen	92,505	—	86,489	60	—	—	6,015	40
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen	30,740	—	26,765	40	—	—	3,974	60
Total	5,373,345	—	5,446,633	51	99,619	17	26,330	66
Mehrausgaben Fr. 73,288. 51			+ Einnahmen					

Die Minderausgaben auf Rubrik B ergaben sich aus dem Rücktritt des frühern Sekretärs des Kreises II in Bern (A. Kramer) auf 1. März 1925. Die Minderausgaben auf C betreffen hauptsächlich Kirchengebäude und öffentliche Plätze. Die Mehrausgaben auf E betreffen die Unterrubrik E 3, Wasserschaden und Schwellenbauten mit einem Betrag von rund Fr. 100,000; auf Unterrubrik X E 1 ergab sich infolge Personalabbau eine Ersparnis von Fr. 62,000, welche dann auf E 2 verwendet wurde. Das bessere Resultat auf H resultierte aus einem grösseren Gebühreneingang. Die Minderausgaben auf J entstanden aus dem Abgang eines Angestellten. Desgleichen diejenige auf K.

Spezialrubriken	Budget	Verwendungen
	Fr.	Fr.
Irrenanstalten (Erweiterung d. Irrenpflege)	150,000. —	20,673. 35
Automobilsteuer	1,400,000. —	2,635,505. 83
Juragewässerkorrektion I	75,000. —	64,456. 09
Total	—	2,720,635. 27

Im Abschnitt Hochbau ist die Erklärung gegeben für die geringen diesjährigen Aufwendungen für die Irrenanstalten.

Der Ertrag der Autosteuer pro 1925 betrug Franken 1,997,323 zugunsten der Baudirektion. Dazu kamen Einnahmen von zusammen Fr. 334,147. 80, so dass dann zur Verfügung stunden Fr. 2,331,470. 80. Die Mehrausgaben von Fr. 304,035. 03 gehen auf die bewilligte Vorschussrechnung. Auf Juragewässerkorrektion wurde zurückgehalten zur Äufnung des Schwellenfonds.

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1925		Neue Vorschüsse pro 1925		Amortisation pro 1925		Stand am 1. Januar 1926	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Obligatorische Unfallversicherung, Kontokorrent	21,028	63	61,705	70	65,655	25	17,079	08
2. Kautionen für Anlagen Dritter in den Strassen, Kontokorrent	* 14,016	60	9,314	50	6,395	50	16,935	60
3. Bern, path. und pharm. Institut, Instandstellung	29,578	20	27,960	75	57,538	95	—	—
4. Bern, path. und pharm. Institut, Mobiliar und Apparate	42,921	55	46,038	15	—	—	88,959	70
5. Bern, Kaserne, Einfriedigungsarbeiten	* 25,686	—	25,686	—	—	—	—	—
6. Bern, kant. Frauenspital, Erweiterung 1926/27	—	—	13,228	90	—	—	13,228	90
7. Langenthal, landw. Schule, Lehrgebäude	—	—	15,756	15	15,756	15	—	—
8. Öschberg, Gartenbauschule, Neubauten	—	—	63,560	—	63,560	—	—	—
9. Öschberg, Gartenbauschule, Gartenanlagen	498	50	—	—	498	50	—	—
10. Rütti, landw. Schule, Wiederaufbau der Scheune	12,734	40	4,085	85	16,820	25	—	—
11. Münsingen, landw. Schule, Benzintankanlage	—	—	1,399	20	1,399	20	—	—
12. Thun, Lehrerinnenseminar, Neubau	—	—	29,360	—	29,360	—	—	—
13. Delsberg, landw. Schule, Neubau	—	—	10,907	85	—	—	10,907	85
14. Tessenberg, Erziehungsanstalt, Bauplankonkurrenz	6,592	60	—	—	6,592	60	—	—
15. Tessenberg, Erziehungsanstalt, Anstaltsbau	* 9,686	80	112,212	30	—	—	102,525	50
16. Tessenberg, Erziehungsanstalt, Scheuerbau	—	—	* 44,494	70	31,309	20	13,185	50
17. Biel, Technikum, Neubau	352,337	25	349,590	95	—	—	701,928	20
18. Pruntrut, Amthaus, Umbau	—	—	1,297	80	—	—	1,297	80
19. Erlach, Erziehungsanstalt, Scheuerumbau	—	—	* 2,680	—	—	—	2,680	—
20. Waldau, Irrenanstalt, Entnebelung der Küche	—	—	15,899	80	10,000	—	5,899	80
21. Münsingen, Irrenanstalt, Ökonomie, Verbesserungen	—	—	3,199	80	3,199	80	—	—
22. Münsingen, Irrenanstalt, Badeinbau Abteilung V	—	—	14,865	95	14,865	95	—	—
23. Münsingen, Irrenanstalt, automat. Telephonanlage	12,806	65	—	—	12,806	65	—	—
24. Bellelay, Irrenanstalt, Kühlanlage	—	—	14,988	45	14,988	45	—	—
25. Bellelay, Ökonomie, Verbesserungen	—	—	4,546	15	4,546	15	—	—
26. Bellelay, Ökonomie, neuer Schweinestall	31,473	25	—	—	10,000	—	21,473	25
27. Triangulation IV. Ord., Sektion Bern	43,007	95	1,745	05	24,102	60	20,650	40
28. Triangulation IV. Ord., Sektion Biel	8,600	10	275	10	—	—	8,875	20
29. Triangulation IV. Ord., Amt Aarwangen	9,288	80	11,471	—	269	60	20,490	20
30. Triangulation IV. Ord., Jura, Sekt. I. und II	17,960	71	—	—	10,000		7,960	71
31. Triangulation IV. Ord., Jura, Sekt. III und IV	55,855	10	344	45	4,371	—	51,828	55
32. Chevenez, Güterzusammenlegung	14,874	40	—	—	—	—	14,874	40
33. Vermessungswerke, Feuerversicherung	* 6,000	—	1,000	—	—	—	7,000	—
34. Vermessungswerke, Bundessubventionen	—	—	108,937	65	108,937	65	—	—
35. St. Ursanne-Soubey, Strasse, IV. Kl., Neubau	—	—	1,234	55	1,234	55	—	—
36. Frutigen-Adelboden, Strasse, Ausbau	970,448	75	—	—	87,073	15	883,375	60
37. Bern, Thun- und Seftigenstrasse, Loskauf	227,700	—	—	—	44,300	—	183,400	—
38. Grimselstrasse, Verstärkungsarbeiten	31,152	15	24,940	30	—	—	56,092	45
39. Motorlastwagen des Staates	84,113	—	—	—	29,456	95	54,656	05
40. Emme zu Rüderswil, Verbauung	* 4,299	80	—	—	—	—	4,299	80
41. Sensekorrektion zu Neuenegg	27,138	60	—	—	15,000	—	12,138	60
42. Kanderkorrektion Engstligen-Stegweid	198,307	75	5,366	65	10,000	—	193,674	40
43. Birrengraben Beatenberg, Verbauung	23,724	80	1,154	65	15,000	—	9,879	45
44. Aare im Schwäbis/Thun, Wasserkraftprojekte	2,145	—	—	—	—	—	2,145	—
45. Wasserableitung Emmental-Bern, Expertise	—	—	7,583	70	—	—	7,583	70
46. Juragewässerkorrektion, Ausbau	277,059	71	—	—	106	—	276,953	71
47. Doubs, Rechtsverhältnisse	3,680	85	—	—	—	—	3,680	85
48. Schiffahrtskontrollgebühren	1,125	05	8,135	—	8,144	65	1,115	40
Total	2,506,153	75	961,791	85	711,270	05	2,772,674	75
Abzüglich Einnahmen bzw. Guthaben	59,689	20	57,489	20	37,704	70	44,100	90
Total Reinausgaben bzw. Vorschusssumme	2,446,464	55	929,988	65	647,879	35	2,728,573	85

* Einnahmen bez. Guthaben.

Die **Vorschussrechnung** betrug am 1. Januar 1925, nach Übertragung des sich auf Fr. 1,851,174. 88 belaufenden Postens der Notstandsarbeiten an die Finanzdirektion, Fr. 2,446,464. 55. Auf Ende des Jahres beträgt sie Fr. 2,728,573. 85, hat also um Fr. 282,109. 30 zugenommen. Die Vermehrung resultiert einzig schon aus den drei grossen Vorschussposten Tessenberganstalt mit rund Fr. 112,000, Biel, Technikum, mit Fr. 350,000 und Bern, path. und pharm. Institut, Möblierung (Art. 4), mit Fr. 89,000. Alle drei werden aber nach Vollendung der Bauten abgeschrieben, die zwei ersten an die Finanzdirektion übertragen, die dritte an die Unterrichtsdirektion. Ein schwer zu amortisierender Posten bildet die Frutigen-Adelbodenstrasse (Art. 36) mit dem grossen Betrag von Fr. 883,375. 60. Auch er bildete ein Notstandsbauposten und hätte mit der bezüglichen Hauptrechnung an die Finanzdirektion übergehen sollen. Er wird nun nach und nach aus der laufenden Rechnung amortisiert werden. Der grosse Posten Kanderkorrektion Fr. 193,000 (Art. 42) bildet zur Hauptsache ein Aktivum des Staates zu Lasten der B. L. S. und der Gemeinde Reichenbach. Er wird nächstes Jahr erledigt werden können. Der Art. 46 Juragewässerkorrektion umfasst vorläufig nur die Vorstudien für dieses projektierte neue Werk.

Auf der letztes Jahr an die Finanzdirektion übertragenen Rechnung der Notstandsarbeiten konnten zusammen Fr. 489,915 abgeschrieben werden. Das bedeutet in Wirklichkeit eine Verbesserung der Vorschussrechnung und es ergibt sich daraus eine Verminderung derselben um Fr. 207,805. 70, statt der Vermehrung von Fr. 282,109. 30.

Wie schon im Abschnitt «Allgemeines» gesagt, haben die *hängigen Verpflichtungen beschlossener, aber noch unerledigter Bauten* (entweder nicht ausgeführte Bauten oder nicht nachbezahlte Staatsbeträge an Gemeinden) gegenüber dem letzten Jahr etwas abgenommen, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

Rubrik	1. Jan. 1925	1. Jan. 1926
	Fr.	Fr.
Hochbau X D 1	1,010,000	92,400
Strassenbauten F X 1	525,000	453,000
Wasserbauten X G 1	1,950,000	2,107,000
Total	3,485,000	2,652,400

Die Gesamtverminderung der Verpflichtungen beträgt somit **Fr. 832,600.** Diese ist zurückzuführen auf Hoch- und Strassenbauten, während im Wasserbau sich eine Vermehrung zeigt, resultierend aus genauern Feststellungen und neuern Bewilligungen. In den Hochbauverpflichtungen sind allerdings die Bewilligungen für Tessenberg, Courtemelon und Frauenspital nicht enthalten, weil sie auf Vorschussrechnung der Domänenverwaltung bewilligt sind.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1925		Neue Vorschüsse pro 1925		Amortisation pro 1925		Stand am 1. Januar 1926	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnprojektvorstudien	17,600	—	—	—	5,000	—	12,600	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Oberaargau-Seeland-Bahn	25,000	—	1,000	—	3,056	75	22,943	25
Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach-Bahn	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	558,000	—	139,500	—	697,500	—	—	—
Biel-Meinisberg-Bahn	—	—	80,000	—	—	—	80,000	—
Total	587,615	—	220,500	—	700,556	75	107,558	25
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	272,078	35	13,603	90	—	—	285,682	25
Sensetal-Bahn	125,547	10	—	—	90	66	125,456	44
Bern-Neuenburg-Bahn	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
Biel-Meinisberg-Bahn	42,205	85	40,344	60	82,550	45	—	—
Brienzerseebahn	37,500	—	3,000	—	3,000	—	37,500	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Solothurn-Bern-Bahn	130,000	—	7,800	—	7,800	—	130,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	21,155	55	1,163	55	—	—	22,319	10
Langenthal-Melchnau-Bahn, Kupferlieferung	21,136	35	1,268	15	—	—	22,404	50
Total	1,885,950	45	67,180	20	93,441	11	1,859,689	54
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Biel-Meinisberg-Bahn	22,500	—	—	—	22,500	—	—	—
Saignelégier-Glovelier-Bahn	116,332	05	6,937	50	5,000	—	118,269	55
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	36,298	15	—	—	—	—	36,298	15
Berner-Oberland-Bahnen	20,949	50	13,770	40	2,632	—	32,087	90
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Huttwil-Eriswil-Bahn	9,697	05	—	—	—	—	9,697	05
Total	231,126	75	20,707	90	30,132	—	221,702	65
5. Subventionen an Bahnbauten.								
Interlaken-Ost, Bahnhofumbau	37,500	—	—	—	—	—	37,500	—
Interlaken-West, Bahnhofumbau	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
Total	187,500	—	—	—	—	—	187,500	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	66,700	—	4,765	—	—	—	71,465	—
b) Vorschüsse:								
Automobilkurs Worb-Biglen und Worb-Grosshöchstetten	8,470	25	251	85	246	70	8,475	40
Oberaargauische Automobilkurse	8,403	20	252	10	—	—	8,655	30
Automobilgenossenschaft Erlach und Umgebung	2,060	15	61	20	60	15	2,061	20
Total	85,633	60	5,330	15	306	85	90,656	90

Zur **Erläuterung** dieser Zusammenstellung dienen folgende Angaben:

1. Eisenbahnprojektvorstudien. Pro 1925 wurden Fr. 5000 amortisiert.

2. Eisenbahnsubventionen.

Oberaargau-Seeland-Bahn. Die Verrechnung eines neuen Vorschusses von Fr. 1000 hängt mit der Liquidation des Unternehmens zusammen. Gemäss Beschluss der Generalversammlung sollte der aus der Liquidation, nach Befriedigung aller anerkannten Forderungen, verbleibende Überschuss dem Staat Bern ausgehändigt werden. Derselbe betrug Fr. 3056. 75. Nach Auszahlung desselben stellte sich heraus, dass seitens der Gesellschaft irrtümlich 4 Aktienzeichner mit einer einbezahlten Summe von Fr. 1000 übergangen wurden. Der Staat musste deren Ansprüche nachträglich aus dem Liquidationsüberschuss befriedigen. Die restanzlichen Franken 22,943. 25 müssen im Jahre 1926 aus dem Eisenbahnamortisationsfonds getilgt werden.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn. Der neue Vorschuss von Fr. 139,500 stellt den ausbezahlten letzten Fünftel auf der Aktienbeteiligung am Ausbau nach Bern dar. Die Amortisation der Gesamtsumme erfolgt wegen der Aushändigung der Aktien.

Biel-Meinisberg-Bahn. Der Vorschuss von Franken 80,000 bildet die I., II. und III. Rate der neuen Staatsbeteiligung von Fr. 200,000 in Aktien.

3. Vorschüsse an Bahnen.

Biel-Täuffelen-Ins-Bahn. Der Vorschuss von Fr. 13,603. 90 stellt die Zinsverrechnung dar. Der ganze Vorschuss inklusive Zinsen wird im Jahre 1926, gestützt auf die durchgeführte Sanierung, verschwinden, da er in ein Anleihen II. Ranges umgewandelt wurde.

Sensetalbahn. Auch dieser Vorschuss wird zufolge der Sanierung im Jahre 1926 aus dem nämlichen Grunde aus der Vorschussrechnung ausscheiden.

Biel-Meinisberg-Bahn. Der neue Vorschuss sowie die Amortisation der ganzen Summe sind Folgen der vom Grossen Rat genehmigten Sanierung.

Brienzerseebahn und *Solothurn-Bern-Bahn.* In beiden Fällen handelt es sich um Zinsverrechnungen.

Langenthal-Melchnau-Bahn. Die neuen Vorschüsse stellen die nicht bezahlten Zinsen pro 1925 dar.

4. Hilfeleistung an Bahnen.

Biel-Meinisberg-Bahn. Die Amortisation dieses Postens erfolgte aus dem Eisenbahnamortisationsfonds, gestützt auf die vom Grossen Rate genehmigte Sanierung.

Saignelégier-Glovelier-Bahn. Die neuen Vorschüsse stützten sich auf den Grossratsbeschluss vom 19. November 1923.

Die Amortisation ist die Rückvergütung der Gemeinden, die, wie der Staat, einen Viertel an die Bundeshilfe leisten müssen.

Berner Oberland-Bahnen. Die neuen Vorschüsse sind keine Neuauszahlungen, sondern sie resultieren aus der Verrechnung von Zinsen.

6. Automobilkurse.

a) Subventionierung. Die Fr. 4765 bilden eine Subvention an die Limpachtalkurse, als Entgelt für die nun durchgeführte Liquidation der Oberaargau-Seeland-Bahn.

b) Vorschüsse. Die neuen Vorschüsse stellen Zinsverrechnungen dar.

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Der grösste Teil des Oberlandes besitzt noch keine Gemeindevermessung, d. h. von 53 Gemeinden der Ämter Oberhasle, Interlaken, Frutigen, Saanen, Ober- und Niedersimmental sind nur 10 vermessen, 43 noch nicht. Der Mangel einer solchen Vermessung und ihre endliche Durchführung wird aus praktischen und gesetzlichen Gründen immer dringlicher. Die Vermessung ist schon im Gesetz von 1867 für den ganzen Kanton vorgeschrieben worden. Seither ist das ZGB gekommen mit der Einführung des eidgenössischen Grundbuches und nun liegt auch für die letzten Gemeinden die gesetzliche Notwendigkeit vor, dieser Vorschrift nachzuleben. Hierauf sind die Gemeinden des Oberlandes schon lange hingewiesen und ersucht worden, vorsorglich nach und nach die nötigen finanziellen Mittel dafür bereitzustellen. Leider haben diese Mahnungen nicht viel gewirkt und wenige der nicht vermessenen Gemeinden haben wirklich vorgesorgt. Nun wird aber von der Grundbuchaufsicht aus das Erforderliche veranlasst werden müssen, um dem Gesetz Nachachtung zu verschaffen.

Die schweren Zeiten des letzten Jahrzehnts lassen es ja wohl einigermassen als begreiflich erscheinen, dass diese und jene kostspieligen Gemeindeaufgaben nicht durchgeführt werden konnten. Anderseits haben aber viele andere Gemeinden gerade in dieser Zeit teure Werke an die Hand genommen. Auch sind die technischen Anforderungen an die Vermessung der Berggemeinden des Oberlandes herabgesetzt worden, so dass die Kosten entsprechend geringer sein werden. Zudem werden diese vom Bund durch grössere Beitragsleistungen er-

träglicher gemacht. Die Lage hat sich somit heute zur Durchführung der ausstehenden Vermessungen für die Gemeinden günstiger gestaltet, so dass diese ihrer Aufgabe nun nachkommen können.

Personal. Die Verordnung über die Organisation des Vermessungsamtes sieht für dieses 11 Beamte und Angestellte vor. Im Berichtsjahr waren es deren 8. Auf Ende des Jahres ist der älteste Angestellte, Herr G. Strahm, Vermessungstechniker, nach 30jähriger, treu erfüllter Dienstzeit zurückgetreten, so dass der Personalbestand auf Anfang 1926 sich auf 7 stellt (5 Beamte und 2 Angestellte).

Die vorgeschriebene fortlaufende Nachführung der Vermessungswerke wird in den Gemeinden Bern und Biel von den betreffenden Vermessungsämtern und für die übrigen Gemeinden von 30 Kreisgeometern besorgt, denen auf Grund des Dekretes vom 23. November 1915 durch Dienstverträge diese Arbeiten übertragen sind. Diese Kreisgeometer sind keine Beamten, sondern frei praktizierende, patentierte Grundbuchgeometer, die aber in bezug auf die Nachführung amtliche Funktionen ausüben und an amtliche Pflichten gebunden sind. Sie allein sind berechtigt, in den bestehenden Vermessungswerken Grenzveränderungen oder Teilungen vorzunehmen und Auszüge zu machen, die der Verurkundung solcher Änderungen und der Eintragung im Grundbuch als Grundlage dienen sollen. Das Dekret bezeichnet die einzelne Gemeinde als Nachführungskreis, gestattet aber den Zusammenschluss mehrerer Gemeinden zu einem Kreis unter einem Geometer, enthält jedoch keine nähere Umschreibung dafür und ebenso keine genauen Bestimmungen über das Wahlverfahren, was bei der Kreisbildung und bei der Geometerwahl öfters Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten verursacht. Sollte je eine Revision des Dekretes notwendig werden, so wären diesbezüglich auch genauere Bestimmungen wünschenswert, wie es sich auf Grund der Erfahrungen noch zeigen wird.

B. Neue gesetzliche Erlasse.

Schon lange hat sich das Bedürfnis geltend gemacht, das Verurkundungsverfahren für kleine, unwesentliche Eigentumsübertragungen zu vereinfachen und zu verbilligen, so insbesondere bei Strassenbauten und Korrektionen, Gewässerverlegungen, wie auch in andern Fällen, wo kleinere Landabschnitte zur Abrundung von Grundstücken oder zur Erleichterung ihrer Bewirtschaftung ausgetauscht oder übertragen werden sollen.

Diesem Bedürfnis hat Herr Grossrat Gnägi in einer bezüglichen Motion vom Mai 1923 Ausdruck gegeben. Dieselbe hat dann zum Dekret vom 16. November 1925 über das öffentliche Verurkundungsverfahren bei Übertragung des Eigentums an kleinen Grundstücken geführt, das auf 1. Januar 1926 in Kraft getreten ist. Dieser Erlass ordnet das Verfahren in der Weise, dass der Kreisgeometer die Fläche der Grundstücksveränderungen in einem besonders hierfür geschaffenen Formular verzeichnet und Zuwachs wie Abgang in einer Planbeilage darstellt. Auf demselben Aktenstück verurkundet der Notar dann den Eigentumsübergang. Die weitere Behandlung, wie auch die erforderlichen Anzeigen an allfällige Gläubiger oder Dienstbarkeitsberechtigte besorgt der Grundbuchführer von Amtes wegen.

Wenn dieses einfachere und billigere Verfahren aus rechtlichen Gründen nicht auch bei Vereinbarungen über die Begründung von Dienstbarkeiten, Grundpfandrechten usw. zur Anwendung kommen kann, so wird es doch in vielen andern Fällen willkommene Erleichterung bringen und dem bestehenden Bedürfnisse dafür fühlbar entgegenkommen.

Die Justizdirektion hat mit Kreisschreiben vom 21. Dezember 1925 allen Grundbuchverwaltern, Grundbuchgeometern und praktizierenden Notaren des Kantons Bern über die Anwendung des Dekretes eingehende Wegleitung gegeben.

C. Stand der eidgenössischen Kartenwerke.

Die eidgenössische Landestopographie hat im Kanton Bern folgende Arbeiten ausgeführt:

I. Geodätische Arbeiten.

Triangulation III. Ordnung: Verdichtung für photogrammetrische Landesaufnahme. Als Grundlage für die photogrammetrischen Aufnahmen im Gebirge, im Amtsbezirk Frutigen, wurde dort eine weitmaschige Detailtriangulation mit 110 versicherten trigonometrischen Neupunkten und ungefähr 230 Schnittpunkten ausgeführt.

Grundbuchtriangulation IV. Ordnung: Schlussverifikation und Genehmigung der Stadttriangulation Bern, 261 Punkte.

Landesnivellement: Anfertigung des Verzeichnisses über die Gebrauchshöhen aller eidgenössischen Nivellementsfixpunkte im Gebiete von Bern-Mittelland und Bern-Jura, Revision Spiez-Kandersteg, Därligen-Leissigen.

Sekundäre Nivellements: Strecke Langenthal-Huttwil, Gümmenen-Marfeldingen-Niederruntigen.

II. Topographische Arbeiten.

Neuaufnahmen: 1 : 25,000 in Nieder- und Obersimmental und Saanen als Ergänzungsaufnahme zu den dort in den Jahren 1916—1918 und 1924 ausgeführten stereophotogrammetrischen Probeaufnahmen.

Nachtragungen auf Blatt 96 Laufen, 1 : 25,000.

Übersichtspläne wurden verifiziert: 14 fertige Operate 111 km² nämlich: Alle, Bern II, Büren z. Hof, Bressaucourt, Chevenez, Courchavon, Fontenais, Glovelier, Grellingen, Porrentruy, Réclère, Roche d'Or, Rossemaison, Soyhières; 15 erst begonnene Operate 138 km² nämlich: Asuel, Bassecourt, Belprahon, Boécourt, Châtelat, Court, Courtételle, Damvant, Laufen, Liesberg, Miécourt, Monible, Perrefitte, Reconvilier, Roches.

Spezialarbeiten: Ergänzung der frühern stereophotogrammetrischen Versuchsaufnahme im Simmental mit den zurzeit vorhandenen Zeissinstrumenten.

Auswertung der im Jahre 1924 ausgeführten stereophotogrammetrischen Aufnahme von Saanen im Massverhältnis 1 : 10,000 und Ergänzung dieser in 1 : 25,000 reduzierten Aufnahme.

Prüfungsaufnahmen im Diemtigtal mit dem vervollkommneten Wildschen Photo-Theodoliten und teilweise Auswertung dieser Aufnahme mit dem vervollkommneten Wildschen Autographen.

III. Kartographische Arbeiten.

Redaktionelle Bearbeitung der Blätter VII, VIII, XII, XIII, XVIII der Dufourkarte, der Blätter 121, 124, 135, 136, 312, 319, 320, 351bis, 355bis, 392 des topographischen Atlas.

Bearbeitung der Überdrücke 1 : 100,000 Blatt VII und Lötschberggebiet 1 : 50,000.

Redaktionelle Erhebung der Nomenklatur im Felde im Gebiete Erlach-Murten.

IV. Reproduktion und Druckerei.

Von der Stich- und Lithographieabteilung wurden bearbeitet: Neustich Blatt 319 (Bern) und Bern-Stadtbild beendet, 320 Bolligen, unbeendet.

Nachträge beendet auf Blatt 316, 353, 392, 463, 472.

Nachträge auf Blatt VII und VIII der Dufourkarte.

Gedruckt wurden: Nachträge auf den Blättern VII, VIII, 1 : 100,000, und den Waffenplatzkarten Bern und Thun 1 : 100,000, ferner auf den Umdrücken Scheidegg, Lötschberggebiet, Thun-Interlaken 1 : 50,000, Thun-Gantrisch 1 : 25,000.

V. Grenzbereinigung Schweiz-Frankreich.

(Teilstück Kanton Bern.)

Entsprechend den durch die Delegationen vereinbarten und von den beiden Staaten genehmigten Bestimmungen, ist im Dezember 1924 die Revision der Vermarkung an der Elsässergrenze begonnen und im Januar 1925 fortgesetzt und beendet worden. Im Mai wurden längs der Grenze über den Clos du Doubs noch einige Grenzzeichen erneuert, einzelne aufgerichtet oder tiefer und solider gesetzt.

D. Grundbuchvermessung.

1. Triangulation IV. Ordnung.

Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement erteilte dem Triangulationswerk der Sektion Bern und Umgebung auf Antrag der Verifikationsbehörde, der eidgenössischen Landestopographie, die Genehmigung. Die Feldarbeiten der Triangulationssektion Amt Aarwangen wurden beendet, die Berechnungen zum grössten Teil ausgeführt, so dass die Arbeit im Sommer 1926 abgeschlossen werden kann. Vor dem Abbruch des Gemsbergturmes bei Wangen a. A. wurde derselbe noch zur Bestimmung von 12 neuen Punkten benützt. Die Weiterführung der Arbeiten in Biel und Umgebung musste wiederum unterbleiben.

2. Sekundärnivellements.

In der Triangulationssektion Aarwangen wurden die abgesteckten Nivellementszüge von 20 km Länge einnivelliert, gleichzeitig auch zirka 80 Triangulationspunkte.

3. Parzellarvermessungen.

Vom Regierungsrat genehmigt und vom Bunde subventioniert wurden die Neuvermessungen von Büren zum Hof, Noflen teilweise, Erlenbach Berggebiet, Bern Sektion II, Oberthal.

Die Gemeinde Langenthal hat einen Vermessungsvertrag abgeschlossen betreffend die teilweise Erneuerung ihres Vermessungswerkes; ferner ist die Sektion III von Bern (Weissenstein) begonnen worden.

Weiter sind in Arbeit:

Rüschegg Sektion II, Schangnau Sektion I, Madiswil, Chevenez, Bure teilweise, Epiquerez, Saulcy.

4. Übersichtspläne.

Auch im Jahre 1925 konnte mit der Vergebung von topographischen Arbeiten für Übersichtspläne in wirksamer Weise der Arbeitslosigkeit gesteuert werden. Solche Arbeiten wurden, wie im Vorjahre, hauptsächlich durch den eidgenössischen Vermessungsinspektor vergeben. Im Jura werden Umarbeitungen der bestehenden Vermessungswerke vorgenommen und anschliessend neue Übersichtspläne erstellt. Wir haben uns vorbehalten, diese Arbeiten auch an diejenigen Geometer zu vergeben, die für sich oder ihr Personal nicht genügend Arbeit haben.

Gemeinden, in denen im Jahre 1925 Übersichtspläne erstellt oder solche Arbeiten begonnen wurden, sind schon bei den topographischen Arbeiten für die eidgenössischen Kartenwerke genannt.

Für die oben genannten Gemeinden, in denen neue Parzellarvermessungen durchgeführt werden, ist ebenfalls mit der Erstellung der Übersichtspläne begonnen worden. Das bezügliche Gebiet umfasst 8 Gemeinden mit zusammen 119,2 km².

Reproduktionen der Übersichtspläne im Originalmassstab, die nur eine einzelne Gemeinde umfassen, also mit deren Grenzen abschliessen, finden wenig Verwendung, haben somit keinen praktischen Wert. Geeigneter sind Reproduktionen von Übersichtsplänen, wenn sie ein grösseres, nicht durch Gemeinde- oder Amtsgrenzen, sondern mit einer geraden Linie begrenztes Gebiet, umfassen. Wir haben einen bezüglichen Versuch gemacht und das Resultat in der Abteilung Grundbuchvermessung an der Landwirtschaftlichen Ausstellung vorgelegt. Das Reproduktionsblatt im Massstab 1 : 10,000 umfasst das Gebiet des Blattes Pruntrut des topographischen Atlas der Schweiz. Der Druck ist vierfarbig, Bildformat 87,5 × 60, Papierformat 108 × 81. Es ist zu erwarten, dass solche Planblätter, die mit einem guten Kurvenbild ausgestattet sind und sich leicht mit Nachbarblättern zusammensetzen lassen, in der Technik, in den Gemeindeverwaltungen, für Schulen, für die Forstwirtschaft usw. Verwendung finden und dem längst empfundenen Bedürfnis nach einer grossmassstäblichen Karte gerecht werden.

5. Güterzusammenlegungen.

Einzelne kleinere Arbeiten sind weitergeführt worden. Über die Vornahme von Zusammenlegungen grössern Umfanges wurde allerdings in verschiedenen Gemeinden lebhaft diskutiert, allein zu positiven Resultaten haben diese Verhandlungen noch nicht geführt.

6. Nachführung.

Im Laufe des Berichtsjahres sind 2 weitere Vermessungswerke nachgeführt und von den Bundesbehörden anerkannt worden, so dass nun alle im alten Kantonsteil bestehenden und verwendbaren Vermessungswerke als amtliche Grundbuchvermessungen dem Verkehr dienen. Die an diesen Vermessungswerken noch vorzunehmenden Ergänzungen sind jetzt bei 165 Werken vollendet; bei weitern 30 sind sie in Ausführung.

Von den Vermessungswerken der Gemeinden des Jura sind bis jetzt 40 Operate auf den neuesten Stand nachgetragen und ergänzt worden. Für 10 dieser Gemeinden sind auch die von den eidgenössischen Behörden verlangten neuen Übersichtspläne fertig erstellt, so dass sie nunmehr zur Anerkennung vorgelegt werden können. Für 10 fernere Gemeinden sind die Übersichtspläne in Ausführung und für weitere 20 die Revision und Ergänzung angeordnet.

Mit Beschluss vom 18. August 1925 hat der Regierungsrat einen Akkordtarif für die Entschädigung der Nachführungsgeometer genehmigt, der den Dienstverträgen als Nachtrag angeschlossen wurde und mit Beginn des Jahres 1926 zur Anwendung gelangt ist.

Grundbuchgeometer Zaugg in Bern hat seine Tätigkeit als Nachführungsgeometer der Gemeinden Köniz und Oberbalm krankheitshalber aufgeben müssen. Die beiden Gemeinden haben sich hierauf dem Nachführungskreis Schwarzenburg angeschlossen. Die Gemeinde Moosseedorf ist vom Nachführungskreis Bern-Land zum Nachführungskreis Fraubrunnen übergetreten. Infolge Wegzug von Grundbuchgeometer Studer aus Biel haben sich die beiden Nachführungskreise im Amt Nidau zu einem einzigen zusammengeschlossen.

Mit der gebietsweisen Durchführung von Vermarkungsrevisionen konnte in einigen Gemeinden weitergefahren und in ein paar weitern Gemeinden begonnen werden. Es ist zu hoffen, dass nach Erlass des Dekretes über das vereinfachte Verurkundungsverfahren die Vermarkungsrevisionen nun in vermehrtem Masse zur Ausführung kommen.

7. Grenzbereinigungen.

Es sind insgesamt 7 Grenzbereinigungen zwischen bereits vermessenen Gemeinden notwendig geworden, welche vom Regierungsrate genehmigt wurden.

8. Bundesbeiträge an Vermessungsarbeiten.

Betreffend die Subventionsbezüge wird auf die nachfolgende tabellarische Zusammenstellung verwiesen.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1925		
		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 Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Aarberg													
31. Dez. 1924	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	12	12	—	—	—	—	—	946. 25	—	946. 25	28,773. 60	5,397. 60	34,171. 20
Aarwangen													
31. Dez. 1924	25	22	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	25	24	—	—	—	1	—	4,896. 10	—	4,896. 10	25,184. 45	—	25,184. 45
Bern													
31. Dez. 1924	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	11	11	—	—	—	—	—	9,820. 35	9,861. 40	19,681. 75	83,327. 60	25,928. 35	109,255. 95
Biel													
31. Dez. 1924	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	2	1	1	—	—	—	—	1,666. 25	—	1,666. 25	21,712. 90	—	21,712. 90
Büren													
31. Dez. 1924	14	13	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	14	13	—	—	1	—	—	1,144. 20	—	1,144. 20	24,544. 60	7,975. 30	32,519. 90
Burgdorf													
31. Dez. 1924	24	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	24	24	—	—	—	—	—	2,298. 70	—	2,298. 70	33,825. 30	1,045. 65	34,870. 95
Courtelary													
31. Dez. 1924	19	—	7	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	19	—	7	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg													
31. Dez. 1924	23	—	6	16	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	23	—	6	16	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Erlach													
31. Dez. 1924	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	13	13	—	—	—	—	—	1,309. 95	—	1,309. 95	22,427. 20	—	22,427. 20
Freibergen													
31. Dez. 1924	17	—	5	11	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	17	—	6	10	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Fraubrunnen													
31. Dez. 1924	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	27	27	—	—	—	—	—	1,947. 15	8,484. 30	10,431. 45	26,455. 90	12,972. 35	39,428. 25
Frutigen													
31. Dez. 1924	7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	7	2	—	—	—	—	5	252. 30	—	252. 30	6,340. 55	—	6,340. 55
Interlaken													
31. Dez. 1924	24	2	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	24	2	—	—	—	—	22	1,508. 60	—	1,508. 60	6,730. 85	—	6,730. 85
Konolfingen													
31. Dez. 1924	31	30	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	31	30	—	—	1	—	—	4,719. 65	745. 70	5,465. 35	40,432. 25	745. 70	41,177. 95
Laufen													
31. Dez. 1924	12	1	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	12	1	6	5	—	—	—	13. 90	—	13. 90	293. 15	1,494. 10	1,787. 25

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 Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total	Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1925: Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez. 1924	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	11	11	—	—	—	—	—	703. 55	—	703. 55	13,782. 65	—	13,782. 65
Münster													
31. Dez. 1924	34	—	11	17	6	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	34	—	12	16	6	—	—	269. —	—	269. —	776. 10	111,117. 75	111,893. 85
Neuenstadt													
31. Dez. 1924	5	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	5	1	3	1	—	—	—	188. 70	—	188. 70	1,774. 55	—	1,774. 55
Nidau													
31. Dez. 1924	25	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	25	25	—	—	—	—	—	2,428. 90	—	2,428. 90	35,385. 40	—	35,385. 40
Oberhasle													
31. Dez. 1924	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1924	36	—	11	12	11	2	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	36	—	12	11	11	2	—	958. 10	—	958. 10	4,790. 60	180,965. 25	185,755. 85
Saanen													
31. Dez. 1924	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez 1924	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	4	2	—	—	1	1	—	816. 20	—	816. 20	6,460. 65	88,056. 05	94,516. 70
Seftigen													
31. Dez. 1924	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	27	27	—	—	—	—	—	7,163. 10	—	7,163. 10	62,441. 90	—	62,441. 90
Signau													
31. Dez. 1924	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	9	5	—	—	3	1	—	1,371. 60	—	1,371. 60	16,319. 35	171,094. 05	187,413. 40
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1924	9	1	—	—	4	1	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	9	1	—	—	5	—	3	1,277. —	31,030. 55	32,307. 55	7,874. 35	141,036. 15	148,910. 50
Ober-Simmental													
31. Dez. 1924	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1924	27	26	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	27	26	—	—	1	—	—	3,746. 75	—	3,746. 75	58,820. 80	25,700. 25	84,521. 05
Trachselwald													
31. Dez. 1924	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	10	10	—	—	—	—	—	1,833. 65	—	1,833. 65	19,702. 95	—	19,702. 95
Wangen													
31. Dez. 1924	26	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	26	26	—	—	—	—	—	4,000. 25	—	4,000. 25	30,992. 20	—	30,992. 20
Stand													
31. Dez. 1924	497	293	51	75	27	8	43	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1925	497	294	55	69	29	7	43	55,280. 20	50,121. 95	105,402. 15	579,165. 25	773,528. 55	1,352,698. 80

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

Die sich in den letzten Jahren zeigende Aufwärtsentwicklung der Bahnen hat, mit Ausnahme bei einigen ausgesprochenen Saisonbahnen, leider im Berichtsjahr 1925 nicht weiter angehalten. Vielmehr verzeichnen eine ganze Reihe, und zwar die bedeutendern Unternehmen, vor allem unsere Alpenbahn, Ausfälle in den Einnahmen, die gegen über den Vorjahren ein wesentlich ungünstigeres Betriebsergebnis zur Folge haben. Ohne Einrechnung der Kosten zu Lasten der Erneuerung ergibt sich folgendes Bild:

Die 16 bernischen Normalspurbahnen, ohne Einrechnung der Berner Alpenbahn, haben bei Fr. 13,552,000 Einnahmen und Fr. 10,795,000 Ausgaben einen Betriebsüberschuss von Fr. 2,757,000 aufzuweisen. Es bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr eine Verschlechterung um Fr. 239,000, wobei zu erwähnen ist, dass die Einnahmen um Fr. 651,000 niedriger sind, während die Ausgaben um nur Fr. 412,000 reduziert werden konnten.

Etwas günstiger gestaltete sich das Gesamtergebnis der 15 Schmalspurbahnen, inklusive Berner Oberland-Bahnen. Bei Fr. 7,773,000 Einnahmen und Franken 5,695,000 Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 2,078,000. Gegenüber dem Jahre 1925 ist dies eine Besserstellung von Fr. 191,000, die aber zur Hauptsache auf das günstigere Betriebsergebnis der Berner Oberland-Bahnen, die einen grossen Fremdenstrom zu bewältigen hatten, zurückzuführen ist. Die Besserstellung resultiert aus einer Einnahmenvermehrung von Fr. 367,000, der leider auch eine Ausgabenvermehrung von Fr. 176,000 gegenübersteht. Wie wir bei der Behandlung der einzelnen Unternehmen sehen werden, haben sich sowohl die Einnahmen als die Ausgaben bei den meisten schmalspurigen Linien ungefähr auf der nämlichen Höhe gehalten.

Rechnen wir die Überschüsse der normal- und schmalspurigen Linien exklusive Berner Alpenbahn zusammen, so erhalten wir eine Summe von Franken 4,836,000, die um Fr. 48,000 geringer ist als der Überschuss des Vorjahres.

Unter Einrechnung des Betriebsergebnisses unserer Hauptlinie, der Berner Alpenbahn, verschlechtert sich das Gesamtergebnis der bernischen Dekretsbahnen ganz wesentlich, da, wie bereits erwähnt, die Löschbergbahn, zufolge Fehlens der Reparationskohlentransporte, einen Ausfall von zirka Fr. 850,000 erlitten hat. Die Einnahmen aller bernischen Bahnen zusammengefasst ergeben Fr. 32,383,000 bei Fr. 24,850,000 Ausgaben. Der Betriebsüberschuss beträgt somit Fr. 7,533,000, d. h. er ist um Fr. 812,000 geringer als im Jahre 1924.

Über die Entwicklung der Betriebsergebnisse unserer Bahnen im Verlaufe der letzten fünf Jahre, d. h. seit dem tiefsten Stand, geben die nachstehenden Aufstellungen Auskunft:

Jahr	Betriebs-Einnahmen	Betriebs-Ausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebs-Überschuss
a) Normalspurbahnen ohne B. L. S.			
1921	13,271,000	12,650,000	621,000
1922	13,294,000	10,991,000	2,303,000
1923	14,215,000	11,115,000	3,100,000
1924	14,203,000	11,208,000	2,995,000
1925	13,552,000	10,795,000	2,757,000
b) Berner Alpenbahn.			
1921	12,582,000	8,041,000	**4,541,000** (grosse Reparationskohlentransporte)
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
c) Schmalspurbahnen.			
1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000
1925	7,773,000	5,694,000	2,079,000
d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen.			
1921	33,218,000	27,298,000	5,920,000
1922	29,924,000	24,720,000	5,204,000
1923	31,223,000	24,210,000	7,013,000
1924	33,245,000	24,900,000	8,345,000
1925	32,383,000	24,850,000	7,533,000

Aus den vorstehenden Zahlen erzeigt sich, dass sowohl die normalspurigen als die schmalspurigen Linien Mühe haben, ihren Verkehr zu entwickeln. Es liegt dies einerseits in der sich von Jahr zu Jahr stärker geltend machenden Automobilkonkurrenz, welche die hochtarifierten Stückgüter immer mehr auf die Strasse lenkt und den Bahnen die billigen Massentransporte, wie Kohle, Steine usw. überlässt und anderseits in der immer noch zurückhaltenden Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage. Einzig das Gebiet der Fremdenindustrie hatte eine Zunahme zu verzeichnen.

Zufolge des starken Einnahmenrückganges bei den schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1925, beschloss deren Verwaltungsrat den Taxabbau auf unbestimmte

Zeiten zu verschieben, damit das Gleichgewicht im Finanzhaushalt dieses staatlichen Unternehmens nicht neuerdings gestört werde. Auch unsern Bahnen ist durch diese Hinausschiebung zweifellos ein weiterer grosser Einnahmenausfall erspart geblieben. Dabei darf man aber keineswegs verkennen, dass je länger der Taxabbau auf nähere Distanzen, d. h. bis zu 100 km verschoben wird, stetsfort mit einer Erstarkung der Autokonkurrenz und einer Vermehrung dieser Fahrzeuge zu rechnen sein wird, deren Bekämpfung sich alsdann je länger je schwieriger gestalten dürfte. Nicht in der Verdrängung des Automobils, sondern in einer möglichsten Heranziehung und Dienstbarmachung des modernen Verkehrsmittels als Zubringer für die Bahnen sollte die Lösung gefunden werden.

Wir können allerdings nicht umhin, bei dieser Gelegenheit auf die grosse Ungleichheit zwischen Bahn und Auto in gesetzlicher Beziehung hinzuweisen, die zum Nachteil der Bahnen gereicht. *Transportzwang* und *Tarifzwang* bedingen die Schwerfälligkeit der Bahn. Das Auto ist davon befreit. Es kennt zudem kein Arbeitszeitgesetz, keine Pflicht zur Alters- und Invalidenversicherung des Personals. Die Steuerbelastung als Entgelt für die Strassenbenützung ist verhältnismässig klein und entspricht den Aufwendungen für den vermehrten Strassenunterhalt in den meisten Kantonen nicht. Die Betriebsvorschriften sind viel einfacher und wesentlich weniger streng als bei den Bahnen. Alle diese Erleichterungen lassen den Autobetrieb zum Schaden der Bahnen sich rasch entwickeln, während die gesetzlichen Fesseln wie ein Bleigewicht den Bahnen anhangen. Wäre es nicht an der Zeit, durch ein Lösen dieser Fesseln den Bahnen auch gewisse Erleichterungen und Freiheiten zu verschaffen, um sie neuerdings lebensfähig zu gestalten und die darin investierten Kapitalien vor dem völligen Untergang zu retten?

Im Berichtsjahr haben, bis auf ein normalspuriges Unternehmen, nämlich die Saignelégier-Glovelier-Bahn, und zwei schmalspurige Linien, Langenthal-Melchnau- und Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn, alle Bahnen Betriebsüberschüsse zu verzeichnen. Die Summe der Defizite beträgt rund Fr. 40,000.

Die Elektrifikation der bernischen Dekretsbahnen konnte, mit Ausnahme bei der Biel-Meinisberg-Bahn, auch im verflossenen Jahr nicht weiter geführt werden, dagegen wurden die Vorarbeiten für den Umbau der Bern-Neuenburg-Bahn ergänzt, so dass die bezüglichen Vorlagen den Behörden demnächst zugestellt werden können.

Der Grosse Rat hatte im Berichtsjahr zu den finanziellen Sanierungen der Sensetalbahn, der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, der Pruntrut-Bonfol-Bahn, sowie der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn und der Biel-Meinisberg-Bahn Stellung zu nehmen. Der Verlust des Staates aus den daherigen Abschreibungen auf dem Aktienkapital dieser Bahnunternehmen beläuft sich auf Fr. 2,345,375, der durch eine Entnahme aus dem Eisenbahnamortisationsfonds gedeckt wurde. In diesem Zusammenhang wollen wir erwähnen, dass der Staat Bern auf seiner Eisenbahnbeteiligung in den letzten 20 Jahren zirka Fr. 16,550,000 abgeschrieben hat. Es werden in der nächsten Zeit noch weitere Abschreibungen, so bei der Bern-Neuenburg-, der Bern-Schwarzenburg-, der Huttwil-Eriswil- und der Langenthal-Melchnau-Bahn dazukommen. Auf Ende des Jahres hatte der Eisenbahnamortisationsfonds noch einen Bestand von Fr. 13,049,000.

Die Vorarbeiten für die Fusion einzelner bernischer Dekretsbahnen wurde im Berichtsjahr weiter gefördert. Wie wir früher schon dargetan haben, stellen sich der Durchführung dieser Massnahmen oft nicht unerhebliche Schwierigkeiten entgegen, deren Überwindung nur Schritt um Schritt erfolgen kann. Es sind dies zum Teil Schwierigkeiten rechtlicher Natur, insbesondere dort, wo der Staat nicht die Aktienmehrheit besitzt, zum Teil Abneigung der interessierten Landesgegend gegen eine materielle Zusammenlegung von Unternehmen aus der Befürchtung heraus, ihr Einfluss könnte verloren gehen, oder wiederum die Weigerung eines bessern Unternehmens, ein weniger gut gehendes in sich aufzunehmen, da die daraus resultierenden Lasten drückend wirken könnten. Auch stellen sich aus dem nämlichen Grunde vielfach die Gläubiger der beabsichtigten Vereinfachung entgegen, wenn sie darin keinen Vorteil, sondern nur Nachteile und Risiken für sich erblicken.

Die Frage der Zusammenfassung sämtlicher bernischer Bahnen unter eine Betriebsleitung wurde ebenfalls weiter geprüft. Obschon die bezüglichen Untersuchungen noch nicht endgültig abgeschlossen sind, lässt sich heute schon sagen, dass die Vielgestaltigkeit unserer Normalspur- und Schmalspurbahnen sowohl in bau- als in betriebstechnischer Beziehung es schwermachen, aus dieser Massnahme für die Bahnen einen Vorteil zu finden. Man darf dabei nicht vergessen, dass das Netz der bernischen Dekretsbahnen 747 km Bahnlänge umfasst, die zusammenhanglos in den einzelnen Landesteilen verstreut liegen. Dieses Netz entspricht in seiner Ausdehnung annähernd 30 % des Gesamtnetzes der schweizerischen Bundesbahnen. Auf dem Gebiete des Kantons Bern haben dieselben übrigens nur eine Bahnlänge von 397 km aufzuweisen.

Schon zu verschiedenen Malen hat man die Auffassung gehört, dass es nur eines geringen Ausbaues der Lötschbergbahnverwaltung bedürfe, um die Leitung der bernischen Bahnen zusammenzufassen. Vom Gesamtnetz der bernischen Dekretsbahnen, das 17 Normalspur- und 14 Schmalspurbahnen mit einer Länge von zusammen 747 km umfasst, stehen heute unter der Betriebsgemeinschaft der Lötschbergbahn nur 6 Linien mit 237,3 km, d. h. nicht einmal ein Drittel der Gesamtlänge. Man sieht daraus, dass es sich bei der Schaffung einer einzigen grossen Betriebsgemeinschaft um eine Vervielfachung der Lötschbergbahnverwaltung handeln müsste; denn es ist nicht ausser acht zu lassen, dass die Verwaltung der kleinern Linien, insbesondere wenn sie mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, nicht viel weniger Arbeit verursacht, als die der grössern Unternehmen, die verhältnismässig gut gehen. Noch möchten wir auf einen weitern Umstand aufmerksam machen, der hier hemmend entgegenwirkt. Es ist die ganz verschiedene Stellung des Personals bei den einzelnen Linien. Es unterliegt keinem Zweifel, dass ein Zusammenschluss unter eine Verwaltung eine Neuordnung der Anstellungsverhältnisse mit einer gewissen Gleichstellung der einzelnen Personalkategorien mit sich bringen müsste. Die hieraus entstehenden erheblichen Mehrausgaben würden allfällige Einsparungen auf den Verwaltungskosten, die übrigens nicht einmal leicht nachzuweisen sind, bei weitem wettschlagen. Bei einer ganzen

Anzahl von normalspurigen und schmalspurigen Linien liegen die Verhältnisse jedoch heute derart, dass sie in dieser Hinsicht keine Mehrbelastung zu ertragen vermögen, wenn ihr Weiterbetrieb nicht gefährdet werden soll. Daran, dass die einzelnen Landesteile sich in diesem Falle zu weitergehenden Leistungen für diese Bahnen entschliessen würden, ist wohl nicht zu denken. Man wird deshalb kaum zu einem andern Schlusse kommen können, als zu der schon früher postulierten Zusammenlegung der Bahnen in einzelne Gruppen, in denen alsdann auch die materielle Fusion nach Möglichkeit durchgeführt werden soll.

Nach diesen Mitteilungen über die bernischen Dekretsbahnen dürften einige Angaben über das Betriebsergebnis der schweizerischen Bundesbahnen von Interesse sein. Bei einer Gesamteinnahme von Franken 385,942,000 und einer Gesamtausgabe von Franken 255,809,000 (ohne Einrechnung der Kosten zu Lasten der Erneuerung) ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 130,133,000 gegenüber einem solchen von Franken 143,982,000 im Vorjahre. Mit den Kosten zu Lasten der Erneuerung erhöht sich der Ausfall gegen 1924 sogar auf Fr. 22,600,000.

Die Einnahmen gingen um rund 19 Millionen zurück, während die reinen Betriebsausgaben um rund Fr. 4,700,000 reduziert werden konnten. Der Einnahmenausfall ist allein der Verminderung im Güter- und Tierverkehr zuzuschreiben und zwar mit Fr. 26,800,000. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Postverkehr haben sich gegenüber dem letzten Jahr vermehrt und zwar um Fr. 7,100,000. Vom noch vorhandenen Kriegsdefizit von Fr. 190,400,000 konnten neu Franken 1,480,000 abgeschrieben werden.

Die Elektrifikation der schweizerischen Bundesbahnen wurde im Berichtsjahr programmgemäss weitergeführt. Es konnte der elektrische Betrieb auf folgenden Linien aufgenommen werden:

Zürich-Olten, 21. Januar 1925,
Lausanne-Yverdon, 1. Februar 1925,
Daillens-Le Day, 1. März 1925,
Le Day-Vallorbe, 5. Juni 1925,
Zürich-Kloten (bzw. Wallisellen)-Winterthur, 6. August 1925,
Olten-Bern, 25. November, 1925,
Renes-Genf, 22. Dezember 1925.

Aus offiziösen Pressemeldungen ging hervor, dass die schweizerischen Bundesbahnen beabsichtigen, nach dem Jahre 1928, das heisst nach Absolvierung des Programmes vom Jahre 1923 über die Beschleunigung der Elektrifikation, eine Pause eintreten zu lassen. Von den bernischen Strecken der Bundesbahnen werden in jenem Zeitpunkt jedoch nur 41,8 % elektrifiziert sein, während auf das Gesamtnetz der Bundesbahnen 55,1 % entfallen. In Anbetracht, dass die Elektrifikation der Linien Delsberg-Basel und Delsberg-Delle für die Entwicklung des Lötschbergverkehrs von eminenter Bedeutung ist, sah sich der Regierungsrat genötigt, beim Bundesrat in dieser Angelegenheit vorstellig zu werden und mit allem Nachdruck auf eine sofortige Weiterführung der Elektrifikation nach dem Jahre 1928 zu dringen in der Meinung, dass neben den genannten beiden Linien auch noch die Strecke Bern-Langnau-Luzern und die Brüniglinie umgebaut werden sollen. Im fernern ist der Regierungsrat mit einer Eingabe an die Bundesbahnen gelangt, es sei die Strecke Münster-Delsberg doppelspurig auszubauen, nachdem ein diesbezügliches Gesuch der «Association pour la défense des intérêts économiques du Jura» seitens der Bundesbahnen abgewiesen worden war. Zur Zeit der Abfassung dieses Berichts sind die Verhandlungen mit den eidgenössischen Behörden über diese beiden Fragen noch im vollen Gange.

2. Schiffahrt.

Wie bis anhin wurden die der kantonalen Eisenbahndirektion unterstellte Kontrolle der nicht nach eidgenössischem Recht konzessionierten Schiffahrt, entsprechend dem Polizeireglement betreffend die Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern vom 28. Januar 1916, durch die kantonalen Fischerei- und Schiffahrtsaufseher durchgeführt.

Die Einnahmen aus dieser Kontrolle betragen Fr. 8144.65; (Gebührenmarken Fr. 7862.—, Einnahmen aus Stempelmarken, Reglementen, Nr.-Schildern und Verschiedenem Fr. 282.65); bei Fr. 6050.70 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 2093.95.

B. Fahrpläne.

Der Fahrplanwechsel des letzten Jahres fand, zufolge einer internationalen Übereinkunft, am 5. Juni 1925 statt. Diese ungewöhnliche Verschiebung um einige Tage war bedingt durch das Zusammentreffen des 1. Juni 1925 mit den Pfingstfeiertagen. Insbesondere im Ausland wollte man es nicht wagen, die Umstellung des Fahrplanes zur Zeit des grossen Pfingstverkehrs vorzunehmen. Wie üblich wurden die Fahrplanentwürfe im Monat Januar während einer Frist von 14 Tagen auf den Regierungsstatthalterämtern zur Geltendmachung allfälliger Abänderungsbegehren aufgelegt. Im weitern wurden erstmals durch die Eisenbahndirektion kantonale Fahrplankonferenzen veranstaltet, an denen die Vertreter der einzelnen Landesteile ihre Begehren noch mündlich anbringen konnten. Von den insgesamt 149 bei den Bundesbahnen und den Privatbahnen anhängig gemachten Fahrplanbegehren wurden ganz oder teilweise zugestanden oder durch das schweizerische Eisenbahndepartement zu unsern Gunsten entschieden = 75 Begehren.

Angesichts des sich bereits zu Anfang des Berichtsjahres erzeigenden Güterverkehrsrückganges waren sowohl die Organe der Bundesbahnen als die Vertreter des schweizerischen Eisenbahndepartements in der Gewährung neuer Fahrleistungen sehr zurückhaltend.

Leider fanden deshalb unsere Begehren um Verbesserung des Vorortsverkehrs der Städte und um Schaffung von besserer Verbindung auf verschiedenen Linien immer noch zu wenig Gehör. Es bedarf noch weiterhin grosser Anstrengungen, um in dieser Hinsicht das zu erreichen, was für eine gedeihliche Entwicklung der einzelnen Landesteile vonnöten ist.

Der am 5. Juni 1925 in Kraft getretene Jahresfahrplan brachte auf dem gesamten Netz der schweizerischen Bundesbahnen auf das Jahr berechnet eine Vermehrung der Zugsleistung von 1,243,000 Zugskilometer.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Die Einnahmen der Berner Alpenbahn ohne den Schiffsbetrieb betragen im Berichtsjahr Fr. 10,260,000. Sie sind leider um Fr. 672,000 niedriger als im Vorjahr. Diese Verminderung resultiert allein aus dem Güterverkehr. Während die Einnahmen aus dem Personenverkehr rund Fr. 500,000 höher sind als im Vorjahr, gingen die Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr von 6,49 Millionen auf 5,20 Millionen, d.h. um Fr. 1,290,000 zurück und dies trotzdem die Gütertonnenzahl von 1,62 Millionen auf 1,9 Millionen stieg. Der Ausfall rührt von den im Transitverkehr Frankreich-Italien, aus Konkurrenzgründen gegenüber den französischen Bahnen, gewährten reduzierten Transittaxen, die zudem noch von der französischen Valuta beeinflusst werden und im fernern vom Fehlen der Reparationskohlentransporte nach Italien her. Es ist zu hoffen, dass die seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen, diese Transporte zum Teil wieder über die Schweiz zu leiten, vonErfolg gekrönt sein werden.

Die Betriebsausgaben stiegen von Fr. 7,468,000 auf Fr. 7,644,000, d. h. um Fr. 176,000. Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 2,616,000 und ist um Fr. 849,000 geringer als im Vorjahr. Er reicht aus zu einer Verzinsung der Obligtionen I. Ranges Scherzligen-Bönigen von 5 % (Elektrifikationsanleihen) während die übrigen Anleihen I. Ranges zum reduzierten Zinssatz von 3½ % berücksichtigt werden. Die Verzinsung der Anleihe II. Ranges Frutigen-Brig ist voll durch den garantierenden Staat Bern zu tragen.

Ein günstiges Ergebnis brachte der Schiffsverkehr auf dem Thuner- und Brienzersee, der zum erstenmal seit 1914 wieder mit einem Einnahmenüberschuss abschliesst. Bei Fr. 798,000 Einnahmen und Fr. 715,000 Ausgaben beträgt der Überschuss Fr. 83,000, während im Vorjahr noch ein Defizit von Fr. 2900 vorhanden war. Zum Teil wurde diese ansehnliche Vermehrung durch den gesteigerten Fremdenverkehr bewirkt, zur Hauptsache liegt sie jedoch im günstigen Schiffsanschluss an den Zentralbahnhof Thun begründet, wie er durch die Erstellung des Hafens geschaffen worden ist. Es ist dies ein Beweis, dass diese direkte Zufahrt, die schliesslich nach Überwindung vieler Hindernisse zustande gekommen ist, nicht nur in betriebstechnischer Beziehung, sondern auch vom Standpunkt der allgemeinen Verkehrsinteressen und für die Rentabilität die einzig richtige Lösung darstellt; und auch in ästhetischer Hinsicht dürften, nachdem nun der Kanal vollständig fertig ist, alle früher gehegten Bedenken endgültig beseitigt sein, da das Bauwerk der Stadt Thun zur Zierde gereicht.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

(Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Vorjahr.)

Die Einnahmen dieses Unternehmens betragen Fr. 541,000 (Fr. 531,000). Bei Fr. 296,000 (Fr. 290,000) Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Franken 245,000 (Fr. 241,000). Es ist die Ausschüttung einer Dividende von 3½ % vorgesehen.

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Bei Fr. 773,000 Einnahmen (Fr. 771,000) und Fr. 524,000 Ausgaben (Fr. 522,000) erzeigt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 249,000 (Fr. 249,000). Leider reicht der Überschuss nicht ganz aus zur Verzinsung des Elektrifikationsdarlehens. Während gemäss dem Nachlassvertrag der Bund vorab den vollen Zins erhält, werden an Kanton und Gemeinden für ihre Anteile nur 2,96 % statt 4½ % ausbezahlt.

Die Obligationen II., III. und IV. Ranges erhalten keine Verzinsung.

4. Gürbetalbahn.

Die Einnahmen dieses Unternehmens haben leider neuerdings einen erheblichen Rückschlag erlitten. Sie sind von Fr. 1,664,000 auf Fr. 1,579,000 zurückgegangen, und zwar betrifft dies, mit Ausnahme der Tiertransporte, sämtliche Verkehrskategorien. Bei einer Reduktion der Ausgaben von Fr. 1,174,000 auf Fr. 1,158,000 ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 421,000 oder Franken 70,000 weniger als im Vorjahr. Gegenüber dem Jahre 1923 beträgt die Differenz sogar Fr. 180,000. Ein grosser Teil dieses Ausfalles ist auf die Wiedereinführung von Ausnahmetarifen zurückzuführen.

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Den Einnahmen von Fr. 707,000 (Fr. 756,000) stehen Ausgaben von Fr. 517,000 (Fr. 556,000) gegenüber, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 190,000 (Fr. 199,000) ergibt. Der Betriebsüberschuss reicht leider nur zur Verzinsung der Elektrifikationsanleihe aus. Das Obligationenkapital im Betrage von Fr. 708,000, das durch den Staat Bern von der Kantonalbank übernommen wurde, erhält keine Verzinsung. Der Grosse Rat genehmigte unterm 9. März 1925 eine Statutenrevision betreffend die Berechtigung zur Erhöhung des Obligationenkapitals, herrührend von der Finanzierung der Elektrifikation.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Etwas günstiger liegen die Verhältnisse bei dieser Unternehmung. Bei Fr. 2,267,000 (Fr. 2,247,000) Einnahmen und Fr. 1,847,000 (Fr. 1,972,000) Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 420,000 (Fr. 275,000), der um Fr. 145,000 grösser ist als im Vorjahr.

Die Einnahmenvermehrung rührt allein vom Personenverkehr her, während im Güterverkehr eher ein kleiner Rückgang zu verzeichnen ist. Die Reduktion der Ausgaben ist zur Hauptsache eine Folge des Sinkens der Brennmaterialpreise. Die finanzielle Sanierung des Unternehmens wurde weiter vorbereitet. Es ist zu erwarten, dass dieselbe im laufenden Jahr zum Abschluss gebracht werden kann. Ebenso dürfte die Elektrifikation, wie bereits erwähnt, einen Schritt vorwärts gekommen sein.

7. Sensetalbahn.

Die schon letztes Jahr angezeigte Besserung hat, dank der neu angesiedelten Industrie (Ausbeutung von Kies und Sand aus der Saane) angehalten.

Bei Fr. 158,000 (Fr. 147,000) Einnahmen und Fr. 147,000 (Fr. 152,000) Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 11,000 oder ein besseres Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um Fr. 16,000. Es ist dies seit 1920 das erstemal, dass das Unternehmen wieder einen Betriebsüberschuss aufweist. Im verflossenen Jahr wurde eine aussergerichtliche finanzielle Sanierung durchgeführt, die dem Unternehmen während der Sanierungsperiode eine grosse Entlastung auf dem Zinsendienst bringt. Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 15. September 1925 diese Sanierungsmassnahmen gutgeheissen und die dadurch notwendig gewordene Statutenänderung genehmigt. Der Verlust des Staates aus der Abschreibung des Aktienkapitals um 40 % im Betrage von Franken 322,880 wird aus dem Eisenbahnamortisationsfonds gedeckt.

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Leider hat auch dieses Unternehmen im verflossenen Jahr einen grossen Ausfall zu verzeichnen. Die Einnahmen gingen gegenüber dem Vorjahr von Fr. 2,105,000 auf Fr. 1,910,000, d. h. um Fr. 195,000 zurück, was sowohl auf einen Ausfall bei den Personen- als den Gütereinnahmen zurückzuführen ist. Im Personenverkehr muss das Jahr 1924 zufolge der Ausstellung in Burgdorf allerdings als ein anormal hohes bezeichnet werden. Bei einer Verminderung der Ausgaben von Fr. 1,677,000 auf Fr. 1,610,000 ergibt sich ein Überschuss von nur Fr. 300,000 gegenüber von Fr. 428,000 im Vorjahr.

9. Emmentalbahn.

Auch dieses Unternehmen weist gegenüber 1924 einen starken Rückgang auf. Bei Fr. 2,179,000 (Franken 2,322,000) Einnahmen und Fr. 1,804,000 (Franken 1,814,000) Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 375,000 oder Fr. 133,000 weniger als im Vorjahr. Der Ausfall ist hauptsächlich auf einen Rückgang im Güterverkehr, zufolge des gedrückten Geschäftsganges und der Autokonkurrenz, sowie von gewährten Taxermässigungen auf gewissen Gütern zurückzuführen.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

Die Einnahmen betragen im Berichtsjahr Fr. 727,000 (Fr. 740,000), während die Ausgaben auf Fr. 480,000 (Fr. 496,000) sanken. Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 247,000 (Fr. 244,000).

Die dem Grossen Rate vorgelegte Statutenänderung wurde unterm 9. März 1925 genehmigt; sie betrifft die Erhöhung des Prioritätsaktienkapitals II. Ranges, sowie das Stimmrecht der verschiedenen Aktionäre.

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Bei Fr. 770,000 (Fr. 831,000) Einnahmen und Franken 599,000 (Fr. 603,000) Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 171,000 (Fr. 228,000) oder Fr. 57,000 weniger als im Vorjahr. Der Rückgang der Einnahmen rührt auch hier von der allgemeinen gedrückten Geschäftslage und dem Zurückgehen des Transitverkehrs her. Die Unterhandlungen betreffend die Fusion mit der Huttwil-Eriswil-Bahn wurden weitergeführt und dürften im Jahre 1926 zum Abschluss gelangen.

12. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Die Einnahmen dieses Unternehmens sind gegenüber 1924 von Fr. 418,000 auf Fr. 377,000 zurückgegangen. Zufolge geringerer Revisionsarbeiten am Rollmaterial konnten auch die Ausgaben auf Fr. 339,000 (Fr. 389,000) reduziert werden. Der Überschuss beläuft sich auf Fr. 38,000 (Fr. 29,000). Die finanzielle Sanierung konnte im Berichtsjahr mit Hilfe des Bundesgerichts zum Abschluss gebracht werden. Vom Grossen Rate wurde diese Massnahme, sowie die damit zusammenhängende Statutenänderung unterm 15. September 1925 genehmigt. Der Verlust des Staates aus der Abschreibung des Aktienkapitals um 55 % im Betrage von Fr. 972,675 wird aus dem Eisenbahnamortisationsfonds gedeckt.

13. Huttwil-Eriswil-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen sind die Einnahmen zurückgegangen. Sie belaufen sich auf Fr. 61,000 (Fr. 65,000). Bei Fr. 44,000 Ausgaben (Fr. 57,000) ergibt sich ein Überschuss von Fr. 17,000 (Fr. 8000). Die Einnahmen aus Rollmaterialmieten belaufen sich auf zirka Fr. 27,000. Ohne diese Einnahmenquelle wäre das Unternehmen nicht lebensfähig.

14. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die Einnahmen sind neuerdings zurückgegangen. Sie belaufen sich auf Fr. 553,000 (Fr. 573,000). Bei einer Reduktion der Ausgaben von Fr. 525,000 auf Fr. 522,000 ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 31,000 (Fr. 48,000).

15. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Leider haben wir auch hier neuerdings einen erheblichen Ausfall festzustellen. Die Einnahmen gingen von Fr. 180,000 auf Fr. 148,000 zurück, was zur Hauptsache auf die Stillegung des Handels (Holz usw.) zufolge der französischen Valuta zurückzuführen ist. Glücklicherweise gelang es neuerdings, die Ausgaben noch mehr zu reduzieren. Sie sanken von Fr. 205,000 auf Fr. 171,000, so dass sich ein Betriebsdefizit von Fr. 23,000 (Franken 25,000) ergibt. Der Verlust wird gedeckt durch die Hilfeleistung gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 durch Bund, Kanton und Gemeinden.

16. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die Einnahmen haben neuerdings eine bescheidene Erhöhung erfahren. Sie stiegen von Fr. 155,000 auf Fr. 162,000, während die Ausgaben von Fr. 163,000 auf Fr. 150,000 gesunken sind. Seit vielen Jahren hat das Unternehmen zum erstenmal wieder einen Betriebsüberschuss von Fr. 12,000 zu verzeichnen (Fr. — 8000), der allerdings für die Verbesserung und Erneuerung der Bahnanlage voll beansprucht wurde. Mit Hilfe des Bundesgerichtes konnte eine finanzielle Sanierung zum

Abschluss gebracht werden, die dem Unternehmen während der Dauer der Sanierungsperiode, d. h. bis zum Jahre 1930, eine grosse Entlastung auf den Zinsverpflichtungen bringt. Der Grosse Rat hat die bezügliche Vorlage mit Statutenänderung in seiner Sitzung vom 15. September 1925 genehmigt. Die Deckung des Verlustes des Staates aus der Abschreibung des Aktienkapitals auf 20 % im Betrage von Fr. 687,200 erfolgt aus dem Eisenbahnamortisationsfonds.

b) Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Oberland-Bahn.

Dank der Zunahme des Fremdenverkehrs sind die Einnahmen dieses Unternehmens neuerdings gestiegen. Sie belaufen sich auf Fr. 2,231,000 (Fr. 2,137,000). Die Personeneinnahmen selbst haben sich von Fr. 1,488,000 um Fr. 172,000 auf Fr. 1,650,000 erhöht. Leider ist dagegen im Tier-, Güter- und Gepäckverkehr ein Ausfall von zirka Fr. 75,000 zu verzeichnen. Auch haben sich die Ausgaben von Fr. 1,415,000 auf Fr. 1,507,000 erhöht, so dass sich ein Betriebsüberschuss von Franken 724,000 ergibt (Fr. 722,000).

2. Berner Oberland-Bahnen.

Obschon dieses Unternehmen keine bernische Dekretsbahn darstellt, geben wir dessen Betriebsergebnis wieder, da es als Massstab für die Entwicklung der Fremdenindustrie von Interesse sein dürfte. Die Einnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 218,000 auf Fr. 1,494,000 (Fr. 1,276,000) erhöht, während die Ausgaben von Fr. 890,000 auf Fr. 863,000 zurückgingen. Der Überschuss beträgt Fr. 631,000 und ist um Franken 244,000 grösser als im Vorjahr. Es dürfte dies ein beredtes Zeichen für die Zunahme des Fremdenverkehrs sein.

3. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

Bei Fr. 509,000 (Fr. 506,000) Einnahmen und Fr. 360,000 (Fr. 370,000) Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 149,000 (Fr. 136,000). Die definitive Gestaltung der Geleiseanlage beim Bahnhof konnte zufolge fehlender Mittel vorläufig nicht vorgenommen werden.

4. Bern-Worb-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen ist neuerdings eine kleine Besserung festzustellen. Die Einnahmen betragen Fr. 426,000 (Fr. 415,000). Bei Fr. 306,000 (Franken 304,000) Ausgaben erzeigt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 120,000 (Fr. 111,000). Die Ausrichtung einer Dividende ist auch im laufenden Jahr möglich. Die seit geraumer Zeit hängige Fusion mit der Worblentalbahn dürfte im Jahre 1926 zum Abschluss kommen.

5. Worblentalbahn.

Leider hat dieses Unternehmen sowohl im Personen- als im Güterverkehr einen Ausfall zu verzeichnen. Bei Fr. 384,000 (Fr. 405,000) Einnahmen und Fr. 321,000 (Fr. 323,000) Ausgaben ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 63,000 (Fr. 82,000), der eine Verzinsung der Schulden und die Einlage in den Erneuerungsfonds, aber nicht die Ausrichtung einer Dividende gestattet.

6. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Die Einnahmen dieses Unternehmens erhöhten sich von Fr. 1,327,000 auf Fr. 1,429,000. Leider stiegen auch die Ausgaben von Fr. 987,000 auf Fr. 1,113,000, so dass ein Betriebsüberschuss von Fr. 316,000 (Fr. 340,000) zu verzeichnen ist. Die Erhöhung der Ausgaben hat ihren Grund in der Verwendung des Bahndienstpersonals während eines grossen Teils des Jahres 1924 für den Bau der Strecke Zollikofen-Bern, wodurch eine Entlastung der Ausgaben pro 1924 auf dieser Rubrik entstand. Im Berichtsjahre mussten alsdann die Rückstände im Bahnunterhalt auf der alten Linie mit vermehrtem Personal aufgearbeitet werden, was eine Erhöhung der Ausgaben brachte. Ausserdem fand eine Vermehrung der Fahrleistungen statt.

7. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Bei Fr. 249,000 Einnahmen (Fr. 242,000) und Fr. 201,000 Ausgaben (Fr. 192,000) ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 48,000 (Fr. 50,000). Nachdem der Bau der Rötibrücke im Frühjahr 1925 derart gefördert war, dass auch die Bauarbeiten für die Einführung der Solothurn-Niederbipp-Bahn vom Baseltor an den Hauptbahnhof durchgeführt werden konnten, war es möglich, den Betrieb von Anfang September an auf dieses Schlussstück auszudehnen.

8. Langenthal-Jura-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen sind die Einnahmen neuerdings zurückgegangen. Sie belaufen sich auf Fr. 164,000 (Fr. 178,000). Bei Fr. 150,000 Ausgaben (Fr. 155,000) ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 14,000 (Fr. 23,000). Das Unternehmen war nicht in der Lage, den anlässlich der Sanierung im Jahre 1921 reduzierten Zins an die Obligationäre zu bezahlen. Auf Ende 1925 wurde der Betriebsgemeinschaftsvertrag mit der Solothurn-Niederbipp-Bahn und der Önsingen-Balsthal-Bahn zur Entlastung des Unternehmens gekündet. Es ist beabsichtigt, mit der Langenthal-Melchnau-Bahn eine Fusion durchzuführen, wodurch eine Reihe von Vereinfachungen möglich sein werden.

9. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Auch hier ist neuerdings ein Rückschlag zu verzeichnen. Die Einnahmen gingen von Fr. 130,000 auf Fr. 119,000 zurück, während die Ausgaben mit Fr. 130,000 annähernd gleich blieben. Es ergibt sich ein Betriebsdefizit von Fr. 11,000, gegenüber einem solchen von nur Fr. 1300 im Vorjahr. Es ist zu hoffen, dass durch die Fusion mit der Langenthal-Jura-Bahn und unter Durchführung eines möglichst einfachen Betriebes mit dem Einmannsystem beide Unternehmen lebensfähig erhalten werden können.

10. Biel-Meinisberg-Bahn.

Nachdem die Gemeinde Biel im Juli des Berichtsjahres den Rest ihrer Subvention im Betrage von Fr. 100,000 bewilligt hatte, konnte der Umbau auf elektrischen Betrieb in Angriff genommen werden. Auf Ende des Jahres war es bereits möglich, die Gemeinde Orpund durch das Bieler Tram zu bedienen. Zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes ist der Betrieb bis Meinisberg wieder vollständig aufgenommen, nachdem er nun während nahezu drei Jahren eingestellt blieb und die Gemeinden ohne jegliches Verkehrsmittel waren. Es wurde gleichzeitig eine finanzielle Sanierung durchgeführt und das Aktienkapital um 60 % abgeschrieben. Der Grosse Rat genehmigte unterm 10. November 1925 sowohl die Sanierungsmassnahmen als die damit verbundene Statutenänderung. Der Verlust des Staates im Betrage von Fr. 155,520 aus dieser Abschreibung wird aus dem Eisenbahnamortisationsfonds gedeckt.

11. Seeländische Lokalbahnen Biel-Täuffelen-Ins.

Bedauerlicherweise sind die Einnahmen auch bei diesem Unternehmen neuerdings zurückgegangen. Sie betragen Fr. 188,000 (Fr. 198,000). Bei Fr. 187,500 Ausgaben (Fr. 185,000) ergibt sich der spärliche Überschuss von zirka Fr. 500 (Fr. 13,000), Der Ausfall rührt zur Hauptsache von der schlechten Witterung im Frühjahr, die jeden Ausflüglerverkehr verhinderte, und vom Ausbleiben der Kirschentransporte zufolge einer vollständigen Missernte her. Der Grosse Rat genehmigte unterm 15. September 1925 das Projekt für die Einführung dieser Linie nach dem Bahnhof Biel und bewilligte für dessen Ausführung eine neue Staatsbeteiligung von Fr. 208,800. Gleichzeitig stimmte er einer finanziellen Sanierung des Unternehmens zu. Der Verlust des Staates aus der Abschreibung des Aktienkapitals um 20 % im Betrage von Fr. 207,100 ist aus dem Eisenbahnamortisationsfonds zu tilgen.

Die Bauarbeiten wurden zu Ende des Berichtsjahres als Notstandsarbeiten in Angriff genommen und boten während der Wintermonate einer grössern Zahl von Arbeitern wertvolle Arbeitsgelegenheit.

12. Tramelan-Tavannes-Bahn.

Bei Fr. 174,000 Einnahmen (Fr. 168,000) und Franken 145,000 Ausgaben (Fr. 147,000) erzeigt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 29,000 (Fr. 21,000). Nachdem seitens der Eisenbahnabteilung des kantonalen Treuhandbureaus eine gründliche Untersuchung der Verhältnisse bei der Tramelan-Tavannes-Bahn und der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn durchgeführt wurde, forderte die Eisenbahndirektion die beiden Verwaltungen auf, Fusionsverhandlungen anzuknüpfen. Diese Zusammenlegung würde wesentliche Vereinfachungen bringen und liegt im Interesse von beiden Bahnen. Bedauerlicherweise ist in der beteiligten Landesgegend heute noch eine gewisse Abneigung gegen diese Massnahme vorhanden. Es ist aber zu hoffen, dass diese Widerstände überwunden werden können.

13. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

Etwas weniger günstig als das eben genannte Schwesterunternehmen hat diese Gesellschaft abgeschlossen. Mit Fr. 120,200 Einnahmen (Fr. 123,000) und Franken 119,700 Ausgaben (Fr. 116,600) ergibt sich der kleine Überschuss von Fr. 500 (Fr. 6400).

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

Die Verhältnisse dieses Unternehmens haben sich neuerdings verschlechtert. Die Einnahmen sanken von Fr. 301,000 auf Fr. 285,000. Mit einer Reduktion der Ausgaben von Fr. 303,000 auf Fr. 291,000 ergibt sich ein Betriebsdefizit von Fr. 6000 (Fr. — 2000). Das Fehlen der Holztransporte hat auch diesem Unternehmen wie der Saignelégier-Glovelier-Bahn stark zugesetzt.

D. Projektierte Bahnen.

Mit Ausnahme der bereits erwähnten Bahnen Biel-Täuffelen-Ins für die Anschlussstrecke in Biel und Biel-Meinisberg für den Umbau auf elektrischen Betrieb, war keines der im Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 21. März 1920 als subventionsberechtigt anerkannte Unternehmen in der Lage, den Finanzausweis zu leisten. Zufolge der immer noch nicht ausgeglichenen Finanzlage des Staates und angesichts der durch das Automobil geschaffenen neuen Verhältnisse, müsste der Grosse Rat wohl ohnehin von der ihm nach Art. 37 dieses Gesetzes zustehenden Befugnis Gebrauch machen und die weitere Bewilligung von Staatssubventionen an Bahnbauten vorläufig einstellen.

E. Eisenbahn- und Automobilkonzessionen.

Im Jahre 1925 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

6. März 1925: Kraftwagenkurs Beatenberg (Seilbahnstation)-Waldegg.
16. Juni 1925: Bubenbergplatz-Gurtengartenstadt (Stadtomnibus).

b) Konzessionserneuerungen.

1. April 1925: Berner Oberland-Bahnen: Autokurs Interlaken-Wilderswil.

c) Konzessionsänderungen.

3. März 1925: Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn.
21. April 1925: Bern-Worb-Bahn.
27. November 1925: Société des Auto-transports d'Ajoie.
11. Dezember 1925: Biel-Meinisberg-Bahn.

d) Konzessionsausdehnungen.

—

e) Fristverlängerungen.

17. April 1925: Elektrische Schmalspurbahn Ins-Erlach.
14. Juli 1925: Eisenbahn Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez.

F. Schiffahrt.

1. Bielersee.

Die Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

Die Ruder- und Segelboote sind vom kantonalen Aufseher untersucht worden.

Motorboote	60	Schiffe
Ruderboote	660	»
Segelschiffe	7	»
Total	727	Schiffe

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

Brienzersee	256	Schiffe
Thunersee	667	»
Aare, Saane, Emme, nebst den kleinen Gewässern	511	»
Total	1434	Schiffe.

3. Schifferpatente.

Bis zum Jahre 1925 wurden insgesamt 150 Schifferpatente verabfolgt.

4. Rechnung.

Einnahmen.

Gebührenmarken	Fr. 7862.—	
Stempelmarken	» 132.30	
Reglemente	» 148.—	
Nr.-Schilder u. Verschiedenes	» 2.35	
		Fr. 8144.65
Ausgaben		» 6050.70
Überschuss		Fr. 2093.95

Bern, Mai/Juni 1926.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 13. Juli 1926.

Begl. Der Staatsschreiber: **Rudolf.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1925.

(Die Abschreibungen auf dem Aktienkapital sind in den nachstehenden Zahlen berücksichtigt.)

№	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.				Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1	Emmentalbahn	—	—	—					
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	3,820,500	3,000,000	6,820,500	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	790,000	790,000
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,200,000	78,000	1,278,000	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. u. 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,808,654	3,808,654	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	566,200	916,775	1,482,975	171,800	171,800
	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	6,762,049	9,532,049	1,724,500	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	5,196,126	7,999,626	2,184,000	2,184,000
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	509,875	1,609,875	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	668,280	780,600	1,448,880	584,320	584,320
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	3,003,389	4,733,389	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	3,330,600	2,500,000	5,830,600	474,000	474,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 / 28. II. 1907	1. VI. 1908	2,643,000	651,462	3,294,462	795,825	795,825
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	119,971,985	179,755,485	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	96,213,080	156,708,075	252,921,155	29,298,945	29,115,977
	II. Schmalspurbahnen.								
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	605,000	68,000	673,000	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	325,000	1,685,000	352,000	350,000
3	Bern-Worb	23. XII. 1896 / 22. XII. 1906	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	751,200	865,200	1,616,400	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	Worblentalbahn	6. IV. 1911	18. IX. 1911	25. VIII. 1913	1,486,750	131,400	1,618,150	880,000	880,000
8	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	739,400	303,680	303,680
9	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	20. XII. 1907	24. IV. 1912 / 29. V. 1913	— / —				4,615	4,615
10	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,690,000	1,630,246	3,320,246	827,400	827,400
11	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,262,500	7,819,000	2,094,000	2,094,000
12	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	891,000	2,763,000	402,500	402,500
13	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	340,947	1,327,947	567,500	567,500
14	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	25,971,500	17,835,293	43,806,793	9,024,755	8,922,580
				Gesamttotal	122,184,580	174,543,368	296,727,948	38,323,700	38,038,557