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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1926)

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

Autor: Bösiger, W. / Volmar / Guggisberg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417053

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 09.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1926.

Direktor: Regierungsrat **W. Bösiger.**
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. **Volmar** bis 30. September 1926.
Regierungsrat **Guggisberg** vom 1. Oktober 1926 an.

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Das Berichtsjahr 1926 war für die Bauverwaltung bei normalen Verhältnissen eine Zeit reichlicher Arbeit. Die Behandlung der Verwaltungsberichte der frühern Jahre zeigt, welche Menge wichtiger Interessen der Allgemeinheit das Bau- und Verkehrswesen berührt. Die zweckmässige Förderung desselben ist eine Notwendigkeit für die gedeihliche Fortentwicklung der Volkswirtschaft. Die Erlangung der dafür nötigen Mittel und deren richtige Anwendung muss daher das Ziel jeder Bauverwaltung sein. Dies war auch das Bestreben und die Sorge der Baudirektion im verflossenen Jahre; soweit es in ihrer Macht stand, hat sie in diesem Sinne zu wirken gesucht.

Das Budget der Bau- und Eisenbahndirektion für 1926 war gegenüber dem Vorjahre für die Rubrik **Hochbauten** erheblich verbessert worden, um den auf diesem Gebiete bestehenden Notwendigkeiten besser gerecht werden zu können, ohne in bisherigem Masse zum Aushilfsmittel der Vorschussrechnung greifen zu müssen. Trotz der Ausführung vieler grosser Neubauten des Staates in den letzten Jahren, namentlich für Zwecke der Land-, Garten- und Hauswirtschaft, des Gewerbes, des Unterrichts und der Erziehung sowie des Gesundheitswesens, warten hier noch viele Aufgaben ihrer Lösung, so dass eine bessere Dotierung des Kredites sehr notwendig war. Um aber alles ohne Erschütterung des finanziellen Gleichgewichtes durchführen zu können, ist eine planmässige Verteilung der Bauausführung auf eine entsprechende Anzahl von Jahren erforderlich. In diesem Sinne sind daher in den neuen Grossratsbeschlüssen für grössere Bauobjekte Ausführungszeit und Jahresausgaben dem Budget entsprechend genau begrenzt, gestaffelt worden und werden jeweilen auch so in die Budgets bzw. Kreditverteilungen eingestellt. Damit ist eine bessere Übersichtlichkeit und Sicherheit geschaffen, dass nicht Kreditüberschreitungen entstehen. So geschah es namentlich für die Erweiterung des Frauenspitals, den Bau der jurassischen Landwirtschaftsschule und die Erweiterung der Irrenanstalten. Zugleich soll, wie schon gesagt, die weitere Inanspruchnahme der Vorschussrechnung vermieden werden, so dass die ganze Rechnung vereinfacht wird.

Ähnlich wird auch im Strassen- und Wasserbau vorgegangen. Im **Strassenwesen** stehen gegenwärtig weniger neue Strassenanlagen in Frage, sondern die Hauptsorge bildet der zweckmässige Ausbau des bestehenden

Strassennetzes für den stets zunehmenden Verkehr mit Motorfahrzeugen. In erster Linie handelt es sich dabei um die Hauptstrassen, deren Herstellung ziemlich vorgeschritten ist. Es ist aber nicht möglich, starr dieser Richtungslinie zu folgen; häufig wird auch eine gleiche Behandlung weniger wichtiger Strassen, namentlich von Dorfdurchfahrten, verlangt, und solche Begehren liessen sich mit Grund nicht alle zurückstellen, zumal dann nicht, wenn beitragswillige Gemeinden die Ausführung unterstützen. Dadurch wird allerdings der Ausbau der Hauptstrassen entsprechend verzögert, indessen kommt es ja später auch wieder zum Ausgleich.

Einen wichtigen Bestandteil der finanziellen Mittel für den Strassenbau bildet natürlich die Automobilsteuer. Je mehr Motorfahrzeuge es gibt, desto abträglicher die Steuer, desto grösser aber auch die Beanspruchung der Strassen und die Kosten des Unterhaltes derselben. Im allgemeinen wird der Kostenaufwand unterschätzt, der für die Strassen nötig ist. Jedenfalls wäre es durchaus notwendig und gerechtfertigt, dass der für die Kantone bestimmte Benzinzollanteil bald verwendbar würde, um den Verkehrsansprüchen noch besser nachkommen zu können.

Im **Wasserbau** stehen zurzeit keine ganz grossen Werke in Ausführung, solche sind in der Hauptsache bereits durchgeführt und haben sich im allgemeinen gut bewährt. Dagegen stehen u. a. neu in Aussicht Massnahmen gegen die Sohlenvertiefungen in der Aare unterhalb Thun und in der Emme zwischen Emmenmatt und Burgdorf, sowie bessere Ausgleichungen der Wasserstände in den Thuner- und Brienzerseen und die Verbesserung der Juragewässerkorrektion.

Das **Gesamtbudget** der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1926 betrug ohne die Spezialrubriken Irrenanstalten, Automobilsteuer und Juragewässerkorrektion Fr. 5,814,245 an Reinausgaben; die Rechnung beträgt Fr. 6,029,774. 60, somit Mehrausgaben Fr. 215,529. 60 zur Hauptsache infolge ausserordentlichem Aufwand für Wasserschaden. Die daherigen Ausgaben überlasten seit Jahren den Budgetkredit X E 3.

Die **Vorschussrechnung** der Baudirektion betrug Fr. 3,072,782. 39. Davon konnten auf Ende des Jahres amortisiert werden Fr. 2,581,197. 45, so dass noch verbleiben *Fr. 491,584. 94.*

Die **Schuldverpflichtungen** aus noch unerledigten Baubeschlüssen haben im Hochbau infolge der neuen grossen Bewilligungen zugenommen, verteilen sich aber auf eine grössere Anzahl von Jahren; im Strassen- und Wasserbau haben sie abgenommen.

Im **Verwaltungspersonal** ist keine Veränderung zu verzeichnen.

Unfallversicherung. Die bei der Unfallversicherungsanstalt Luzern versicherte Gesamtlohnsumme des Verwaltungs- und Arbeitspersonals der Baudirektion betrug pro 1926 Fr. 2,534,351. 20; die Prämie für Betriebsunfälle Fr. 38,625. 60, für Nichtbetrieb Fr. 14,892. 10, zusammen Fr. 53,517. 70. (Betriebsprämie 16 ‰ für das Wegmeister- und Regiepersonal und 3 ‰ für das technische Personal, Nichtbetriebsprämie 6 gegenüber 7 ‰ im Vorjahre, bzw. 4 gegenüber 5 ‰.) Für das Jahr 1927 wurde der Prämiensatz der Betriebsversicherung für das Wegmeister- und Regiepersonal von 16 auf 14 ‰ reduziert.

Die von der Versicherungsanstalt ausbezahlten Entschädigungen betrugen ohne Arzt- und Apothekerkosten, inkl. Fr. 9421 für 24 Rentenbezüger, Fr. 27,583. 75.

Die Haftpflichtversicherung der Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur für Unfälle und Sachschäden Dritter bei baulichen Arbeiten ist auf 1. Januar 1927 einheitlich für 10 Jahre auf den gesamten Strassenbau und -unterhalt bzw. Zustand der Strassen ausgedehnt worden. Damit ist eine lange pendent gewesene Angelegenheit zur Erledigung gekommen. Einige Streitfälle sind vor Oberinstanz gezogen worden und harren noch der Beurteilung.

B. Gesetzgebung.

Neue gesetzliche Erlasse des Kantons sind im Berichtsjahr keine herausgegeben worden.

Der von den Direktionen der Bauten und der Justiz aufgestellte und dann mit der Spezialkommission durchberatene und vom Regierungsrat genehmigte Entwurf Dekret betreffend **Umlegung von Baugrundstücken** und **Vornahme von Grenzbereinigungen** kam im März 1926 im Grossen Rat zur Behandlung. Dabei wurden grundsätzliche und formellrechtliche Einwendungen gemacht betreffend Notwendigkeit und Verfahren. Seither ist der Entwurf umgearbeitet und an andere Direktionen zum Mitbericht weitergegeben worden. Die weitere Behandlung wird im nächsten Jahre erfolgen können.

Mit der Vorlage des Entwurfes für ein **neues Strassengesetz** an die Oberbehörden ist noch zurückgehalten worden. Das Strassenbau- und Verkehrswesen befindet sich derzeit allgemein in rascher Fortentwicklung; nicht nur interkantonal, sondern auch international, so dass sich auch die verschiedenen Bau- und Verkehrsgesetzgebungen der Länder einander anpassen müssen. Aus diesen neuen Verhältnissen heraus hat die westschweizerische Baudirektorenkonferenz schon vor einigen Jahren ein Loi-type für die Strassenpolizei und das Sekretariat schweizerischer Strassenfachmänner später einen Entwurf Normal-Strassengesetz aufgestellt, beide zum Zwecke einer Vereinheitlichung der Vorschriften der einzelnen Kantone. Gleiche Bestrebungen machen sich auch auf internationalem Gebiet geltend. Vom Völkerbund wurde eine Revision der internationalen Übereinkunft vom 11. Oktober 1909 über den Automobilverkehr in die Wege geleitet und ein entsprechender Entwurf dafür ausgearbeitet, der im ganzen eine Anpassung der bestehenden Konvention an die neuzeitlichen Verhältnisse darstellt. Anderseits legte die französische Regierung einen eigenen weitergehenden Entwurf vor, der nicht wie jener, nur auf den Automobilverkehr Bezug hat, sondern auch den übrigen Strassenverkehr in umfassender Weise regeln will. Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement holte dazu die Vernehmlassung der Kantonsregierungen ein. Bern hat mit gewissen Vorbehalten grundsätzlich zugestimmt. An der sodann im April 1926 in Paris abgehaltenen diplomatischen Konferenz gelangte der Entwurf des Völkerbundes für den Autoverkehr einerseits und vom französischen Entwurf der den allgemeinen Strassenverkehr betreffende Teil anderseits mit verschiedenen Änderungen unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen

Landesregierungen zur Annahme. Der Bund hat dann aber im Hinblick auf die Initiative gegen das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr mit der weitern Behandlung zugewartet, und die Baudirektion hat angesichts all dieser Verumständungen auch das Strassengesetz bisher nicht vorgelegt.

C. Hochbauwesen.

1. Für den **Unterhalt der Staatsgebäude** (Budget X C 1—5) wurden im Berichtsjahre ausgegeben:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Amtsgebäude	350,000. —	349,999. 80
2	Pfarrgebäude	95,000. —	95,002. 55
3	Kirchengebäude.	5,000. —	5,002. 55
4	Öffentliche Plätze	3,000. —	1,444. 50
5	Wirtschaftsgebäude . . .	30,000. —	29,994. 15
6	Pfrundloskäufe	—. —	24,680. —
	Total	483,000. —	506,123. 55

Art. 6 betrifft den Pfrundloskauf von Tavannes und die Abtretung des Kirchenchores Leuzigen an die Kirchgemeinde, wofür im Budget wie üblich nichts vorgesehen war, weil solche Fälle sich nicht zum voraus bestimmen lassen.

Die Ausführung der Bauarbeiten erfolgte im allgemeinen nach aufgestellten Jahresprogrammen und den im Laufe des Jahres sich einstellenden Notwendigkeiten an Heizungen, Wasserleitungen etc. Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit werden dazu geeignete Arbeiten, wo und soweit es sich tun lässt, vorzugsweise zur Winterszeit angeordnet, insbesondere in Bern.

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

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Für Gebäude aller Art, ohne Irrenanstalten	820,000. —	819,704. 55
2	Für Amortisation von Vorschüssen	50,000. —	50,000. —
3	Für Irrenanstalten (Spezialfonds)	200,000. —	180,408. 35
	Total	1,070,000. —	1,050,112. 90

Minderausgaben Fr. 19,887. 10 speziell auf Art. 3.

Die Hauptposten der Rechnung D 1 bilden die Erweiterung des Frauenspitals in Bern und der Neubau der jurassischen Landwirtschaftsschule Courtemelon bei Delsberg, wofür im Budget je Fr. 300,000 eingesetzt waren. Ein anderes Objekt war die notwendige Ableitung der Abwasser der Irrenanstalt Münsingen und der Landwirtschaftsschule Schwand nach der Aare mit einem Kostenaufwand von Fr. 61,554. 10.

Der Kredit D 2 von Fr. 50,000 wurde zur Abschreibung von Vorschussposten verwendet, darunter Biel Technikum mit Fr. 48,540. 40.

Auf der Rechnung D 3 für Irrenanstalten figurieren 6 Posten, als grösster Münsingen Ausbau und Erweiterung, erste Jahresetappe mit Fr. 198,779. 35.

Auf **Vorschussrechnung** wurden 12 Bauobjekte verbucht mit einem Ausgabentotal von Fr. 820,851. 80.

Über den Gang und Stand der wichtigern Hochbauarbeiten sei folgendes erwähnt:

Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt. Baugegenstand des Jahres 1926 war die bereits im Vorjahr angefangene Erstellung des eigentlichen Anstaltsgebäudes Châtillon. Der Rohbau wurde an vier Unternehmer in Biel vergeben; die Anstalt besorgte mit Sträflingen von St. Johannsen Hilfsarbeiten und Fuhrungen und lieferte Steine, Kies und Sand. Dank der günstigen Witterung konnte das Gebäude Mitte November unter Dach gebracht und im Winter noch die Heizanlage in Angriff genommen werden.

Gegenstand von Verhandlungen bildete die Frage der bessern Wasserversorgung der Anstalt mit gutem und genügendem Quellwasser aus einer der Gemeinde Nods gehörenden Quelle. Die Vereinbarung mit der Gemeinde kam anfangs 1927 zum Abschluss.

Biel, Technikum. Im Sommer 1926 konnten die 2 neuen Bauten, Uhrmacherschule und Kleinmechanik, in Benutzung gezogen werden, und am 9. Dezember folgte die offizielle Übergabe durch die Staatsbehörden. Das alte der Gemeinde gehörende Technikum Biel wurde mit den damaligen Gebäulichkeiten durch Dekret des Grossen Rates vom 23. November 1909 gestützt auf das Gesetz vom 26. Oktober 1890 vom Staat übernommen. Es wurde aber mit der Zeit zu eng und ungenügend. Am 22. November 1922 beschloss daher der Grosse Rat die Erweiterung desselben und bewilligte dafür mit Einschluss eines Beitrages von Fr. 235,000 aus Mitteln zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit einen Baukredit von Fr. 1,175,000. Die Durchführung der Bauten wie die innere Einrichtung hat allgemein befriedigt. Die Kosten sind im Rahmen der Beschlüsse geblieben. Zudem konnte die Besitzung Probst, die als Bauplatz angekauft wurde, wieder veräussert werden.

Jurassische Landwirtschaftsschule. Wie bereits im letzten Bericht bemerkt, wurde ein Teil der Arbeiten Ende 1925 zur Konkurrenz ausgeschrieben und begonnen. Die Disposition der Gesamtanlage und die Bauleitung für das Lehrgebäude wurde den Architekten Saager & Frey in Biel übertragen; die Bauleitung für den Pferdestall mit Remise und Wäschereigebäude an Architekt Bueche in St.-Immer; für die Direktions- und Ökonomiegebäude an Architekt Gerster in Laufen und die Planunterlagen für armierten Beton an Ingenieur Lévy in Delsberg. Die Bauarbeiten sind möglichst verteilt worden, um einer grossen Zahl von Unternehmern Arbeit zu verschaffen, und zwar an solche der Gegend (Jura); ebenso die Materiallieferungen. Zur Ausführung gelangte zuerst ein Teil der Zufahrten und die Kanalisation, sowie der Bau des Schulgebäudes, das im Oktober im Rohbau fertig war, worauf der Innenausbau begonnen wurde. Im Laufe des Sommers wurden die nötigen Umbauten im bestehenden Ökonomiegebäude ausgeführt und Ende des Jahres der Bau des neuen angefangen. Der Umbau des Direktionsgebäudes wurde soweit gefördert, dass

es vom Anstaltsdirektor im Frühjahr 1927 bezogen werden kann. Das Ganze wird 1927 in der Hauptsache zur Vollendung gelangen.

Bern, Frauenspital. Die im Winter 1925/26 angefangenen Arbeiten sind programmgemäss fortgesetzt worden. Da dabei Neu- wie An- und Umbauten vorkommen, so erfolgt die Ausführung etappenweise nach Massgabe der Zweckmässigkeit und der speziellen Erfordernisse des Anstaltsbetriebes. Im Herbst fand eine Besichtigung durch die Oberbehörden statt, worauf man die Reihenfolge der weitern Arbeiten und deren Dispositionen näher bestimmte. Die Vollendung der Bauten und Neueinrichtungen ist im Grossratsbeschluss vom 15. September 1926 für das Jahr 1928 vorgesehen.

Bern, Chirurgische Klinik. Für diesen im Bericht 1924 erwähnten Bau wurden vorläufig noch Vorstudien gemacht, die erst 1927 definitive Gestalt annehmen, um dann den Oberbehörden vorgelegt werden zu können. Diese Baufrage birgt technisch und finanziell bedeutende Schwierigkeiten.

Land- und Hauswirtschaftsschule Schwand, Münsingen. Am 13. September 1926 bewilligte der Grosse Rat für die Erweiterung der Rindviehstallungen, die Neuerstellung eines Pferdestalles, sowie eines Speichers für Saatgetreide einen Baukredit von Fr. 100,000 auf Rechnung 1927. Die dortige Gutswirtschaft hat sich nach und nach so entwickelt, dass die alten Stallungen und Bühnen ungenügend geworden sind und zur richtigen Ausnützung der wirtschaftlichen Möglichkeiten verbessert werden müssen. Die Arbeiten sind in Ausführung begriffen und sollen im Frühjahr 1927 fertig werden.

Ausserdem sind in der grossen Anstalts- und der Schweineküche verschiedene Verbesserungen ausgeführt worden im Kostenbetrag von Fr. 13,700.

Knabenerziehungsanstalt Erlach. Diese Anstalt ist vor 50 Jahren im dortigen Schlosse eingerichtet worden, das im damaligen Zustande nicht gerade geeignet war für diesen Zweck. Anpassungen an die neue Zweckbestimmung wurden aber von Anfang an zu wenig vorgenommen. Heute, da die Zahl der Anstaltszöglinge auf 60 angestiegen ist, sind die Unterbringungsverhältnisse in den ungenügenden Räumen unhaltbar geworden. Um diesem Zustand abzuhelfen, bewilligte der Grosse Rat am 13. September 1926 für baulich-hygienische Verbesserungen und Neueinrichtungen im Schloss und in der alten Scheune einen Kredit von Fr. 94,000. Die Arbeiten sind gleich begonnen worden und werden 1927 zur Vollendung gelangen.

Ausbau und Erweiterung der kantonalen Irrenanstalten. Der Kanton besitzt in seinen drei Irrenanstalten Waldau, Münsingen und Bellelay zweckmässig eingerichtete und gut geleitete Krankenhäuser dieser Art, leider aber mit einer ungenügenden Aufnahmefähigkeit für die vorhandenen Geisteskranken. Die Frage nach Abhilfe war schon lange Zeit Gegenstand von Beratungen und Verhandlungen in den Anstalts- und Oberbehörden. Verschiedene Lösungen sind dabei angeregt worden, so der Ankauf leerstehender Kurhaus-Etablissemente, der Bau einer vierten Anstalt, der Ausbau und die Erweiterung der drei bestehenden Anstalten. Die Prüfung der verschiedenen Vorschläge ergab, dass die letztgenannte Lösung die beste und billigste sei. Daraufhin ging man an die Beschaffung der technischen und finanziellen Grundlagen zur Verwirklichung des Werkes und stellte ein Bauprogramm auf, das 234 neue Krankenbetten bringen soll; in der Waldau 60, in Münsingen 124 und in Bellelay 50. Der Kostenanschlag hierfür beziffert sich auf 2 Millionen Franken: Waldau Franken 540,000, Münsingen Fr. 1,000,000, Bellelay Franken 460,000; im Durchschnitt Fr. 8700 pro Krankenbett. Zur Anschaffung von Möbeln und Lingen sind überdies Fr. 264,000 berechnet. Um die Finanzierung zu erleichtern, ist eine Bauzeit von zehn Jahren angenommen, mit jährlichen Budgetquoten von Fr. 200,000. So wird es möglich sein, das Werk aus den Mitteln für die Erweiterung der Irrenpflege sukzessive innert zehn Jahren zur geordneten Durchführung zu bringen.

Nach gründlicher Beratung nahm der Grosse Rat am 13. September 1926 folgenden von der Baudirektion im Einvernehmen mit den beteiligten Anstalts- und zuständigen Oberbehörden aufgestellten Beschlussesentwurf an:

«1. Das von der Baudirektion aufgestellte Programm vom Oktober 1925 betreffend den Ausbau und die Erweiterung der kantonalen Irrenanstalten in den nächsten zehn Jahren wird genehmigt.

2. Zur Durchführung der Bauarbeiten wird der Baudirektion in den nächsten zehn Jahren (1926—1935) ein jährlicher Budgetkredit von Fr. 200,000 als Vorschuss auf Irrenfonds zur Verfügung gestellt.

3. Der Beitrag der laufenden Staatsrechnung an den Irrenfonds auf Budgetkredit des Gesundheitswesens wird für die gleiche Zeitdauer auf Fr. 280,000 festgesetzt.

4. Der Baudirektion werden zu Lasten der Sanitätsdirektion zur Anschaffung von Mobiliar und Lingen für alle drei Irrenanstalten Fr. 264,000 bewilligt, und zwar

1926 Fr. 40,000	1930 Fr. 30,000	1934 Fr. 36,000
1927 » 20,000	1931 » 36,000	1935 » 36,000
1929 » 30,000	1932 » 36,000	

5. Die Baudirektion wird ermächtigt, die im Bauprogramm vorgesehenen Arbeiten mit Beginn im Jahr 1926 alljährlich auszuführen.»

Gestützt hierauf wurde zur programmgemässen Ausführung geschritten und pro 1926 bereits Fr. 198,779. 35 für den Ausbau der Männer- und Frauenabteilungen VI in Münsingen verwendet.

Erweiterung des kantonalen Verwaltungsgebäudes in Bern. Eine Angelegenheit, welche die Staatsbehörden auch schon lange beschäftigt hat, bildet die Schaffung eines neuen geeigneten Verwaltungsgebäudes an der Herrengasse, im Anschluss an das Stiftgebäude. Jetzt sind die in Bern untergebrachten Verwaltungen des Staates an verschiedenen Orten verteilt, z. T. in recht unzweckmässiger Weise. Schon vor Jahren ist daher ein detailliertes Bauprojekt für einen Neubau an der Herrengasse aufgestellt worden, aber der Staat hatte die dafür erforderlichen, ihm noch nicht gehörenden drei Häuser stadtaufwärts nicht erwerben können, bis ihm dieselben im Berichtsjahr zum Kaufe angetragen wurden. Am 13. September 1926 beschloss dann der Grosse Rat was folgt:

«Der Ankauf der Häuser Nr. 17, 19 und 21 an der Herrengasse in Bern wird zur Sicherung des Baulandes zu einem später auszuführenden staatlichen Verwaltungsgebäude beschlossen. Zum Abschluss des Kaufvertrages wird dem Regierungsrat eine Summe von Fr. 227,000 zur Verfügung gestellt.»

Damit ist der Weg frei zur Errichtung des Neubaues, indem nun alle Gebäude an der Herrengasse Südseite bis an das oberste Haus dem Staate gehören. An die Ausführung wird allerdings erst geschritten werden können, wenn die Finanzierung möglich ist. Bis dorthin werden die bestehenden Gebäulichkeiten, soweit sie durch Umzug frei geworden sind, zur einstweiligen Unterbringung einzelner Verwaltungsabteilungen in Benutzung gezogen.

Strafanstalt Witzwil und Arbeiterheim Tannenhof. Die beiden Anstalten hatten bisher eine ungenügende Wasserversorgung, was sich immer mehr als grosser Nachteil geltend machte. Der Mangel an Hochdruckwasser bildete eine stete Gefahr für die Anstaltsgebäulichkeiten. Es bot sich nun Gelegenheit, am Mont Vuilly gute Wasserquellen zu erwerben, welche, nach den beiden Anstalten geleitet, den vorhandenen Mängeln abhelfen werden. Der Quellenkauf kam zustande, und zwischen den beiden Anstaltsverwaltungen wurde für deren Zuleitung und Benutzung eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach Witzwil die Arbeiten ausführt und $^2/_3$, der Tannenhof $^1/_3$ des Wassers erhält. Für seinen Kostenanteil besitzt Witzwil bereits einen zu diesem Zweck angelegten Fonds. Mit Beschluss vom 15. September 1926 erteilte der Grosse Rat dem Unternehmen die Genehmigung wie folgt:

«1. Das von der Baudirektion und der Brandversicherungsanstalt zur Ausführung empfohlene Projekt für eine Wasserversorgung aus dem Mont Vuilly im Voranschlag von Fr. 220,000 wird genehmigt.

2. Die zwischen dem Staat und dem Arbeiterheim Tannenhof gemäss Regierungsratsbeschluss vom 24. November 1925 getroffene Vereinbarung betreffend Wasserrechte, Ausführung und Kostenverteilung wird gutgeheissen.

3. Die Strafanstalt Witzwil wird zur Ausführung der Arbeit gemäss Vereinbarung unter der Oberaufsicht der Baudirektion ermächtigt. Der hierfür nach Abzug der Beiträge der Brandversicherungsanstalt und des Arbeiterheimes auf sie entfallende Kostenanteil von zwei Drittel der Ausführungskosten wird auf Rechnung ihrer Baureserve bewilligt.

Der nachherige Betrieb und Unterhalt der Anlage erfolgt nach Massgabe der Vereinbarung.»

Die Durchführung des Werkes erfolgt im Jahr 1927.

Im übrigen liegen noch verschiedene Baubegehren vor, denen die Notwendigkeit und Dringlichkeit nicht abgesprochen werden kann, so Brüttelen, Erziehungsanstalt, neue Scheune in Öschberg, Pruntrut, Kantonsschule etc., welchen aber erst entsprochen werden kann, wenn die erforderlichen Baukredite im Budget untergebracht werden können.

Kostenzusammenstellung der Budgetrubrik X D 1, Staatsgebäude, Neu- und Umbauten, Kredit Fr. 820,000.—.

Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäude, Unterrichts-, Erziehungs-, Militär- und Strafanstalten, technische, land- und hauswirtschaftliche Schulen.

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1926		Gesamtkosten bis Ende 1926		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht	—	—	48,333	20	48,333	20	—
20 verschiedene Bauten unter Fr. 20,000	104,137	30	59,982	40	100,105	—	—
Bern, Chirurgische Klinik. Tierställe	23,000	—	5,757	55	22,979	35	Erledigt
Hindelbank, Strafanstalt. Aborte, Druckwasser	29,800	—	9,519	65	29,798	65	Erledigt
Erlach, Anstalt. Schweinestall	30,000	—	53	90	29,991	80	Erledigt
Erlach, Anstalt. Umbauten	81,040	—	32,174	90	32,174	90	In Arbeit
Münsingen, Staatsanstalten. Kanalisation nach der Aare	62,000	—	61,554	10	61,554	10	Erledigt
Bern, pharm. und path. Institut. Erweiterung	89,968	80	1,322	85	89,959	55	Erledigt
Bern, Frauenspital. Erweiterung	724,000	—	300,000	—	300,000	—	Im Bau
Delsberg, landwirtschaftliche Schule. Neubauten	830,000	—	300,000	—	300,000	—	Im Bau
Frutigen, Amthaus. Umbauten	25,000	—	1,006	—	1,006	—	Im Bau
Total	1,998,946	10	819,704	55	1,015,902	55	

D 3. Irrenanstalten Fr. 200,000 (Irrenfonds).

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Einnahmen		Ausgaben		Gesamtkosten bis Ende 1926		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
1. Waldau, Wasserversorgung und Hydrantenanlage	181,400	—	15,144	95	—	—	181,302	95	Brandversicherungsanstalt, Beitrag.
2. Waldau, Kanalisation	290,000	—	2,687	75	—	—	287,977	45	Kanalisationseinkäufe
3. Waldau, neuer Heizkessel im Althaus	8,000	—	—	—	1,119	40	7,119	40	Erledigt
4. Waldau, Bau von Wärterwohnungen	180,000	—	—	—	22	30	179,729	20	Erledigt
5. Münsingen, Ausbau und Erweiterung	200,000	—	—	—	198,779	35	198,779	35	Programm, erstes Baujahr
6. Bellelay, Wärterwohnhaus	100,000	—	1,680	—	—	—	99,366	90	Arbeitslosenbeiträge
Total	—	—	19,512	70	199,921	50	—	—	
Reinausgaben	—	—	—	—	180,408	35	—	—	

Auf Vorschussrechnung wurden ausgeführt:

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Ausgaben pro 1926		Gesamtkosten bis Ende 1926		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Bern, Frauenspital, Erweiterung III	724,000	—	428,490	35	441,719	25	In Ausführung
			+300,000	—			Budgetkredit D 1
Bern, Frauenspital, Erweiterung III, Möblierung	135,000	—	32,229	25	32,229	25	In Ausführung
Bern, pharm. und path. Institut. Umbauten	58,000	—	460	90	57,999	85	Erledigt
Rütti, Landw. Schule. Neubau der Scheune	211,186	10	980	70	209,549	65	Erledigt
Münsingen, Irrenanstalt. Badeinbau Abtg. V	19,000	—	3,999	35	18,865	30	Erledigt
Tessenberg Z. E. A. Neubauten	982,000	—	324,756	55	488,354	65	In Ausführung
Tessenberg Z. E. A. Scheuerbau	44,494	70	13,185	50	44,494	70	Erledigt
Bellelay, Irrenanstalt. Kühlanlage	17,000	—	602	30	15,590	75	Restzahlung 1927
Öschberg, Gartenbauschule. Neubauten	590,000	—	18	—	585,955	45	—
Biel, Technikum, Erweiterung	1,175,000	—	375,777	85	1,077,709	05	Restzahlung 1927
Delsberg, Landw. Schule. Neubauten	970,000	—	239,637	70	251,128	60	In Ausführung
			+300,000	—			Budgetkredit D 1
Pruntrut, Amthaus. Umbauten für Post	2,200	—	713	35	2,011	15	Abgerechnet
Total	4,927,880	80	820,851	80	3,225,607	65	

+ Verrechnungen aus D 1

Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden und Korporationen.

Für die Direktionen des Unterrichts, des Sanitäts- und Armenwesens hat die Baudirektion als technische Beratungsstelle vorkommende Geschäfte dieser Art zu begutachten, Pläne und Abrechnungen zu prüfen etc. Im Berichtsjahre waren so 38 verschiedene Schulhausbauten und 8 Anstalts- und Spitalobjekte zu behandeln.

Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne usw.

Gemäss Art. 7, 9 und 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 genehmigte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion und den Mitbericht anderer beteiligter Verwaltungen folgende Gemeindeerlasse:

Bern-Bümpliz, Verordnung betreffend den Bezug neuer Wohnungen;
Muri, Kanalisationsreglement;
Oberburg und Kehrsatz, Alignementspläne, Abänderung;
Burgdorf, Alignementsplan Lindenfeld und Oberfeldquartier;
Grosshöchstetten, Alignementsplan Sonnmattstrasse;
Thun, Alignementsplan Schadauquartier, Abänderung;
Ostermundigen, Alignementspläne Wegmühlegässli und Kreuzweg-Wegmühlestrasse;
Biel, Alignementspläne Oberer Quai und Seevorstadt, Tschärris, Grünweg hinter den Bündten, Abänderung;

Aarwangen, Alignementsplan Unterhardfeld und Farnern;
Corgémont, Alignementsvorschriften;
Urtenen, Nieder- und Oberbipp, Heimberg, Wynau, Hilterfingen, Courtelary, Wasserversorgungsreglemente;
Glovelier, Saules, Réclère, Court, Malleray, Corgémont, Schwarzenburg, Oberried, Wasserreglemente;
Roches, Hilterfingen, Bönigen, Elektrizitätsreglemente;
Bern, Verordnung betreffend Aussenantennen;
Wangen, Reglement betreffend Plakatwesen.

Hochbaupolizei.

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

Biel, Bauvorhaben M. Steiner; Rekurs gegen den Bauabschlag des Regierungsstatthalters.
Thun, Oberbälliz, Bauvorhaben Tschaggeny und Schaufelberger; Rekurs des Gemeinderates gegen die Baubewilligung der Baudirektion;
Biel, Bauvorhaben A. Blatter; Rekurs E. Allemand gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Biel, Holzscherm O. Schlup; Rekurs M. Steiner gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters;
Bern, Bauvorhaben H. Hubacher; Rekurs P. Heuberger gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Biel, Bauvorhaben E. Saxer; Rekurs des Gemeinderates gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters;
Bern, Kioskanlage von A. Berla; Rekurs gegen den Bauabschlag des Regierungsstatthalters;
Bern, Bauvorhaben Gugger und Brönnimann; Rekurs Freiburghaus und Konsorten gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters;
Interlaken, Bauvorhaben E. Zwahlen; Rekurs M. Balmer-Ruef gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters;
Bern, Schaukasten W. Iseli; Rekurs gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters.

D. Strassenwesen.

A. Strassenunterhalt, Budgetkredit X E 1—5. Budget und Rechnung pro 1926 ergeben folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	1,973,000. —	1,973,000. —
2	Ordentlicher Unterhalt . .	1,000,000. —	1,000,013. 30
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	250,000. —	449,950. 14
4	Brandversicherung von Brücken etc.	2,400. —	1,639. 83
5	Automobilbetrieb	30,000. —	30,000. —
	Total	3,255,400. —	3,454,603. 27

Die Mehrausgaben betrugen Fr. 199,203. 27 und entstunden infolge Wasserschaden an Strassen und Brücken.

Unterhaltskosten per km Staatsstrasse Fr. 1430.

Die *Rubrik 1* umfasst die Besoldungen der Wegmeister und Oberwegmeister für die Staatsstrassen wie für diejenigen Gemeindestrassen IV. Klasse mit Staatswegmeister. Auf diese letzteren entfallen von den Gesamtkosten der Rubrik 1 rund Fr. 300,000.

Das ständige Strassenpersonal umfasst zurzeit 21 Oberwegmeister und 509 Wegmeister. Gegenüber dem Jahre 1925 mit 517 Wegmeistern ist eine Verminderung um 8 Mann eingetreten, wodurch auch die Kosten sich entsprechend verringerten. Die Verminderung wurde dadurch erreicht, dass bei Abgang einzelner Wegmeister durch Tod oder Demission deren Strecken auf benachbarte Bezirke verteilt wurden, soweit dies die Länge und Besorgung derselben gestattete. Hier und dort gibt es dafür etwas mehr Hilfsarbeiterkosten auf E 2. Die bisherige Einteilung der Wegmeister in sechs Dienstklassen, je nach der Anzahl von Wochentagen, die sie beschäftigt sind, ist beibehalten worden.

Auch 1926 wurden den Wegmeistern für besondere Arbeitsleistungen ausserhalb ihres Strassenbezirkes, Steinbrecherei, Strassenwalzungen, Teerungen und dergleichen, besondere Zulagen und Fahrradentschädigungen ausgerichtet. Für tüchtige Dienstleistungen wurden Gratifikationen verabfolgt.

Auf 31. März 1926 nahm Herr Chr. Frutiger, zuletzt Oberwegmeister des Amtes Interlaken, seinen Rücktritt. Er trat im Jahre 1880 bei der Bezirksverwaltung in den Staatsdienst und leistete dem Staate während 45 Jahren in den verschiedenen Stellungen treue Dienste. An seine Stelle trat Amtsschwellenmeister Fahner in Unterseen. Kurz vor Jahresschluss, am 31. Dezember 1926, starb Herr Moser, seit 1. Juni 1921 Oberwegmeister des Amtes Fraubrunnen. Er war ein tüchtiger, pflichttreuer Beamter.

Von den Oberwegmeistern besorgen 11 in ihren Bezirken zugleich das Amt des Schwellenmeisters. Die Vergünstigung des Gebrauchs eines Motorrades oder Kleinautos gegen Vergütung der Betriebskosten und Amortisation hat auch im laufenden Jahre sehr gute Dienste geleistet.

Die *Rubrik E 2* umfasst alle Arbeiten für den ordentlichen Strassenunterhalt, wie Beschaffung und Transport des notwendigen Kiesmaterials, den Unterhalt der sämtlichen Kunstbauten, wie Brücken, Durchlässe, Mauern, Schalen, Schranken usw., sowie die Entschädigungen für Kiesgruben.

Die Länge der Staatsstrassen betrug auf Ende 1926 2,205,958 m; diejenige der Gemeindestrassen IV. Klasse, für welche der Staat auf Grund des Gesetzes vom 20. November 1892 den Wegmeister stellt, 536,818 m, zusammen somit 2,742,776 m. Die Veränderung gegenüber 1925 rührt von der Übernahme der Verbindungsstrassen von der Halenbrücke nach Üttligen und Herrenschwanden her, wogegen die frühere Staatsstrasse Stuckishaus-Herrenschwanden an die Gemeinde abgetreten und der Wegmeisterdienst auf der Strecke Üttligen-Oberdettigen aufgehoben wurde. Ferner erfuhr die Strasse Laupen-Gümmenen durch Geradelegung eine kleinere Verkürzung.

Die von den Kraftwerken Oberhasli ausgeführte Verlegung der Grimselstrasse beim Hospiz konnte am 2. August dem Verkehr übergeben und am 2. Oktober provisorisch übernommen werden. Die definitive Übernahme fällt in das Jahr 1927. Dasselbe gilt auch für

einige Strassenstrecken in Thun, die der Stadt abgetreten werden sollen.

Infolge vermehrtem Unterhalt der noch nicht ausgebauten Strassen, hervorgerufen durch weitere starke Entwicklung des Automobilverkehrs, konnten für Walzungen auf Rechnung des Budgetkredites X E 2 nur Fr. 369,735 ausgeschieden werden, während Fr. 630,265 dem eigentlichen Unterhalt zugeteilt werden mussten. Diese Summen wurden entsprechend den Strassenlängen und unter Berücksichtigung der Verkehrsdichte unter die Kreise verteilt. Eine Reserve von Fr. 20,000 blieb zur Verfügung der Baudirektion.

Angesichts der Verringerung im Bestande der Wegmeister und der hieraus resultierenden Ersparnisse einerseits und der nötig werdenden orts- und zeitweisen Aushilfe anderseits wurde auch dieses Jahr wieder ein Betrag von Fr. 37,000 dem Budgetkredit X E 2 zugeschrieben und gegen Schluss des Jahres an die Kreise zum Strassenunterhalt verteilt. Die programmässig vorgesehenen Arbeiten konnten im grossen ganzen auch dieses Jahr richtig durchgeführt werden. Wie in den Vorjahren, wurde wieder die Telephon- und Telegraphenverwaltung von unsern Programmen in Kenntnis gesetzt, damit sie sich mit ihren Kabelarbeiten danach richten kann. Über die ausgeführten Walzungen gibt die nachstehende Zusammenstellung nähere Auskunft.

Zu *Rubrik 3*, Wasserschaden und Schwellenbauten, ist zu bemerken, dass das Jahr 1926 ausserordentlich reich war an schweren Gewittern, die ortsweise grosse Schäden an den Strassen verursachten. Am schlimmsten mitgenommen wurde naturgemäss das Oberland und besonders die Brienzerseestrasse. Aber auch die übrigen Landesteile, wir erinnern bloss an die Wetterkatastrophe im Jura, waren von Unwettern nicht verschont. Aussergewöhnlich hohe Kosten verursachte auch der Schneebruch an der Grimsel mit nicht weniger als rund Fr. 36,000. Nur mit grosser Mühe konnte die Strasse auf den 14. Juli für den allgemeinen Verkehr freigemacht werden. Infolge dieser Umstände und weil noch andere Verpflichtungen bestunden, musste denn auch der Kredit X E 3 um Fr. 200,000 überschritten werden, wozu der Regierungsrat unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rat die Ermächtigung erteilte. Trotzdem müssen an ältern Verpflichtungen noch Fr. 70,000 in das Jahr 1927 übernommen werden.

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

Hierzu kamen Einnahmen von . .	»	115,086. 35
Zur Verfügung standen mithin . .	»	2,465,346. 60
Die Rohausgaben betrugen	»	2,527,718. 73
somit Mehrausgaben pro 1926. . .	Fr.	62,372. 13
ergibt mit denjenigen vom Vorjahr von.	»	1,144,346. 98
eine Überschreitung von	Fr.	1,206,719. 11

welche durch den vom Grossen Rat am 10. März 1924 bewilligten und jährlich abzuschreibenden Vorschuss von Fr. 1,500,000 gedeckt ist.

Wie in den Vorjahren, sind die Aufwendungen in der Hauptsache für die Hauptdurchgangsstrassen gemacht worden. Sie setzen sich zusammen aus:

Beiträgen an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	34,590. 15
Walzungen und Korrektionen an Strassen.	»	528,768. —
Oberflächenbehandlung mit Teer und Bitumen	»	846,395. 25
Innenbehandlung und Spezialbeläge	»	1,004,408. 20
Verschiedene Arbeiten	»	102,601. 25
Verzinsung des Vorschusses	»	9,335. 88
Beitrag an die Zentralstelle für Strassenwesen	»	1,620. —
Total wie oben	Fr.	2,527,718. 73

Trotzdem die Steueransätze für die Motorwagen im Jahre 1926 gegenüber dem Vorjahre gleich geblieben sind, hat sich infolge Vermehrung der Fahrzeuge eine Zunahme des Steuerbetrages um rund Fr. 325,000 ergeben. Für die Zukunft ist jedoch kaum mehr mit den gleichen Zunahmen zu rechnen.

Die Frage der Zuweisung von Beiträgen des Bundes an die Kantone aus den Erträgnissen des Automobilzolles ist auch in diesem Jahre nicht zur Erledigung gekommen, trotzdem von verschiedenen Seiten hierfür energische Vorstösse gemacht wurden.

Im Rahmen des vom Grossen Rate genehmigten Programmes sind im laufenden Jahre folgende Strassenstrecken ausgebaut worden: von Spiez bis Amtsgrenze Interlaken und Dorfstrecke Leissigen; Worblaufen-Zollikofen, erster Teil; Reuchenette-Sonceboz, die Ortdurchfahrten in Reconvilier und Moutier; ferner die Strecken Delsberg-Choindez und Delsberg-Basler Grenze bei Angenstein, sowie Courgenay-Pruntrut. Daran reihen sich die Pflästerungen der Dorfdurchfahrten in Oberdiessbach; in Ilfis bei Langnau, Herzogenbuchsee, zweiter Teil; Aarberg und Erlach, sowie in Thun. Ganz wesentliche Summen erfordern mit dem Fortschreiten der Arbeiten naturgemäss die Nachbehandlungen der ausgebauten Strecken mit Teer und Bitumen.

Auf Ende 1926 sind an Staatsstrassen ausgebaut:

Hauptdurchgangsstrassen.	235,9 km
Hauptverbindungsstrassen	53,7 »
Nebenstrassen	33,5 »
Total	322,2 km

Der Ausbau von Nebenstrassen umfasst in der Mehrzahl Ortsdurchfahrten, sowie die stark befahrene rechtsufrige Thunerseestrasse und die Strasse Bern-Kehrsatz.

Ein Nachteil aller mit Teer und Bitumen behandelten Strassen ist und bleibt deren verhältnismässige Glätte, und es ist nur zu wünschen, dass sich mit der Zeit ein Verfahren herausbildet, das diesen Übelstand so viel als möglich beseitigt. Wegen den Schäden, welche der Pferdebeschlag den Strassen zufügt, wird in neuerer Zeit weit mehr zur Innenbehandlung der Strassenfläche übergegangen. Das Verfahren ist allerdings wesentlich teurer, daher können auch weniger Arbeiten ausgeführt werden. Dagegen sind diese Beläge dann auch bedeutend dauerhafter, da die ganze Schotterschicht mit Bindemitteln durchtränkt ist.

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 Arbeiten	250,000	249,970
2. Amortisation	100,000	100,000
Total	350,000	349,970

Die einzelnen Verwendungen sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich. Nach dieser Übersicht, die auch diejenigen Objekte umfasst, für welche im Berichtsjahr keine Aufwendungen gemacht wurden, belaufen sich die gesamten Verpflichtungen auf dieser Budgetrubrik auf Ende 1926 auf Fr. 245,872. 35 gegenüber Fr. 452,860 Ende 1925. Sie haben somit um Fr. 206,987. 65 abgenommen. Auch dieser Rest ist noch recht bedeutend, so dass mit neuen Bewilligungen zurückgehalten werden muss.

Von grössern Arbeiten des Staates sind zu erwähnen die Korrektion der Laupen-Gümmenen-Strasse in der obern Gümmenenau, die Korrektionen Schüpbach-Eggiwil und Frutigen-Adelboden, der Umbau der Trachtbachbrücke in Brienz, Korrektionen in Cornol und in der Wegmühle bei Bolligen, Strassenpflästerung in Erlach.

Der Amortisationskredit F 2 von Fr. 100,000 wurde zum Teil zur Tilgung von Beitragsverpflichtungen gegenüber Gemeinden verwendet. Ausserdem sind auf Vorschussrechnung für den Strassenbau St. Ursanne-Tariche und Verbesserungen an der Tiefenau- und Grimselstrasse Fr. 162,490. 15 aufgewendet worden, wovon jedoch Beiträge der Arbeitsämter abgehen. St. Ursanne-Tariche geht zur Hälfte auf Forstrechnung.

Die Gesamtausgaben pro 1926 für das Strassenwesen stellen sich wie folgt:

	Rohausgaben Fr.	Reinausgaben Fr.
a) Ordentlicher Unterhalt aus Budgetkredit X E 1—5	3,722,874. 02	3,454,603. 27
b) Staubbekämpfung und Strassenausbau aus Autosteuer	2,527,718. 73	2,412,632. 38
aus Vorschuss		62,372. 13
c) Neubauten und Korrektionen auf Budgetkredit X F 1 . . .	275,641. 95	249,970. —
d) Vorschussamortisation aus Budgetrubrik X F 2	100,000. —	100,000. —
e) Neubauten und Korrektionen aus Vorschusskredit	162,490. 15	11,790. 35
Total	6,788,724. 85	6,291,368. 13

Die Differenzen zwischen Roh- und Reinausgaben betreffen Beiträge der Arbeitsämter und Gemeinden an Teerungen und Korrektionen.

Automobilverkehr.

Die Zahl der Automobilfahrzeuge im Kanton Bern betrug Ende 1926 im ganzen 5875 Personenautos, inklusive Lieferungswagen bis 1 t, 1442 Lastautos und 3831 Motorräder mit oder ohne Seitenwagen. Gewöhnliche Fahrräder gab es 147,675. Gegenüber 1925 eine recht namhafte Vermehrung.

Auch im Jahre 1926 ersuchten viele Gemeinden um teilweise oder gänzliche Sperrung von Strassen, die einem solchen stets zunehmenden Verkehr nicht gewachsen sind. Diese Begehren waren in den meisten Fällen begründet und wurden dann berücksichtigt. Staatsstrassen sind dieser Massnahme nicht unterworfen worden.

Die für das Befahren der Grimselstrasse und der Frutigen-Adelboden-Strasse aufgestellten besondern Bedingungen sind einer Revision unterzogen worden. Mit Rücksicht auf die Transporte der Kraftwerke Oberhasli wurde die Öffnung der Grimselstrasse für den allgemeinen Verkehr auf die Zeit von 6 bis 20 Uhr beschränkt, statt wie bisher von 5 bis 21 Uhr. Die Öffnung dieser Strasse für den Verkehr konnte, wie bereits unter Strassenunterhalt bemerkt, wegen Schneeräumungsschwierigkeiten erst am 14. Juli erfolgen. Erneute starke Schneefälle unterbrachen noch Ende Juli den Verkehr einige Tage.

Neu konzessioniert wurde ein Automobilkurs von Bern nach Köniz, der schon früher einmal bestanden hatte, aber dann einging. Die Stadt Biel hat provisorische Autokurse nach Studen und Vingelz eingerichtet; die definitive Regelung dieser Konzession fällt jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr. Von der eidgenössischen Postverwaltung sind wieder einige Pferdeposten durch die Automobilpost ersetzt und ausserdem einige bisher von Genossenschaften und Unternehmungen betriebene Linien in Eigenbetrieb übernommen worden.

Strassenpolizei.

Wie in den Vorjahren war auch 1926 eine grössere Anzahl von Bauvorhaben zu behandeln, bei denen der gesetzliche Abstand der Gebäude von der Strasse nicht vorhanden war. Gestützt auf Art. 6, Alinea 2 und 3, des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion unter gewissen Bedingungen 49 Ausnahmebewilligungen für Gebäudeneu-, -um- oder -anbauten an öffentlichen Strassen und Wegen. Andere Gesuche sind abgelehnt worden. Vier Bewilligungen wurden ferner erteilt für Steinsprengungen.

Von der Baudirektion sind 10 Dünger- und Jauchegruben, eine Lastwage, eine Kegelbahnanlage, ein Autoschuppen und 10 kleinere Bauanlagen bewilligt worden. Begehren für zwei Autogaragen und 8 kleinere Bauanlagen wurden abgewiesen. Weitere Bewilligungen erfolgten für 14 Gas- und Wasserleitungen, 11 Kabelleitungen, eine Hochspannungsleitung, eine Luftseilbahn und 2 Rollbahngeleise.

Solche Gesuche, ganz besonders diejenigen für Neu- oder Umbauten in unmittelbarer Strassennähe sowie diejenigen für Leitungen aller Art in den Strassen, müssen im Interesse der Strassenfreihaltung sehr genau geprüft werden. Hochbauten können die Strassenübersicht ungünstig beeinflussen oder die Strasse allzu sehr beschatten; Leitungen veranlassen Strassenaufgrabungen und dadurch bedingte Schädigungen. In ausgebauten Strassen müssen Leitungen jeder Art tunlichst vermieden werden. Soweit es ohne ungebührliche Härten möglich ist, wird an Ausnahmebaubewilligungen die Bedingung gestellt, dass neue Gebäude nach Brand oder anderweitiger Zerstörung ohne Entschädigungsfolge für den Staat auf Verlangen in den gesetzlichen Abstand zurückgestellt werden. Ein bezüglicher Entschädigungsfall liegt zurzeit noch beim Verwaltungsgericht zum Entscheid.

Die Flut der Benzintankanlagen, die seit dem Jahre 1924 einsetzte, hat sich auch im Jahre 1926 noch nicht

gelegt; die Zahl der Gesuche ist vielmehr noch gewachsen. Wie bisher wurden nur solche Anlagen bewilligt, bei denen die Freihaltung der Strasse bei der Benzineinnahme gewährleistet ist. Es sind für solche Anlagen 141 Bewilligungen erteilt worden, 11 weitere mussten als unzulässig abgewiesen werden.

Strassen- und Wegreglemente.

Auf den Antrag der Baudirektion hat der Regierungsrat gestützt auf Art. 20 E G zum ZGB bzw. § 18 des Bau- und Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 und Art. 3 des Gemeindegesetzes folgenden Vorlagen die Genehmigung erteilt:

Matten, Reglement über die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze.

Wegreglemente der Gemeinden Signau, Kehrsatz, Rubigen und Stalden.

Ausserdem sind verschiedene Alignementspläne, Wasserversorgungsreglemente sowie Polizei- und Gemeindewerkreglemente begutachtet worden (siehe Hochbaupolizei).

Strassenwalzungen 1926.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Schotter und Sandmaterial			Materialkosten		
		Menge m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
30,327	173,511	20,895	0,69 m³	0,120 m³	275,238	85	Fr. 13. 14

Walzungskosten							Leistung der Walze pro Stunde			Gesamtkosten				
Walzstunden	Kosten	Hilfsarbeiten	Total	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material	m Strasse	m² Strasse	m³ Material	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						Fr.	Fr.	Fr.
11,482	109,380. 75	60,445. 80	169,826. 55	5. 60	0. 98	8. 13	2,64	15,10	1,82	445,065	40	14. 70	2. 56	21. 27

Strassenwalzungen mit Zwischenlagen aus Teerschotter 1926.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Material					Materialkosten		
		Teerschotter und Teersand m³	Schotter und Sand m³	Total m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
9,980	55,079	2,178	7,845	10,023	1,00 m³	0,182 m³	194,785	25	Fr. 19. 44

Walzungskosten							Leistung der Walze pro Stunde			Gesamtkosten				
Walzstunden	Kosten	Hilfsarbeiten	Total	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material	m Strasse	m² Strasse	m³ Material	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.						Fr.	Fr.	Fr.
5,144	47,521. 10	39,401. 70	86,922. 80	8. 71	1. 58	8. 68	1,94	10,70	1,95	281,708	05	28. 24	5. 12	28. 12

Oberflächenteerungen 1926.

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.
5,151	29,833	52,590	10,20	1,76	26,251. —	5. 10	0. 66	6,981. 95	19,269. 05

Oberflächenbehandlungen mit Bitumen 1926.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Bitumen-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.
27,844	164,377	377,265	13,52	2,29	182,966. 90	6. 57	1. 11	19,669. 25	163,297. 65

Oberflächenbehandlungen mit Gemischen (Teer und Bitumen) 1926.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Materialverbrauch					Kosten			Verteilung der Kosten	
		Teer kg	Bitumen kg	Total kg	per m Strasse kg	per m² Strasse kg	Total Fr.	per m Strasse Fr.	per m² Strasse Fr.	Gemeinden Fr.	Staat Fr.
114,064	599,692	689,515	328,187	1,017,702	8,93	1,70	504,057. 55	4. 42	0. 84	47,212. 65	456,844. 90

Innenbehandlungen mit Wasserglas 1926.

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 Strasse
								Fr.	Fr.	Fr.
8,319	50,371	5,827	1,780	11,5	50	11. 96	201,655. 05	24. 24	4. —	34. 60

Innenbehandlung mit verschiedenen Bindemitteln 1926.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Material			Bindemittel			
		Schotter m³	Splitter u. Sand m³	Kosten Fr.	Menge kg	per m Strasse kg	per m² Strasse kg	Kosten Fr.
8,367	49,927	5,039	892	97,140. 85	350,732	41,90	7,02	61,430. 85

Walzung		Kosten für Arbeit und Verschiedenes Fr.	Gesamtkosten			Verteilung der Kosten	
Stunden	Kosten Fr		Fr.	per m Strasse Fr.	per m² Strasse Fr.	Gemeinden Fr.	Staat Fr.
2,778	31,067. 25	43,334. 30	232,973. 25	27. 85	4. 67	13,000. —	219,973. 25

Kleinpflästerungen 1926.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Kosten Fr.	per m² Strasse Fr.	Verteilung der Kosten	
				Gemeinden Fr.	Staat Fr.
1,976	14,700	288,071. 85	19. 60	143,181. 75	144,890. 10

Unterhalt der ausgebauten Strassen 1926.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Materialverbrauch					Arbeitsaufwand	
		Teer kg	Bitumen kg	per m Strasse kg	per m² Strasse kg	Splitter Total m³	Wegmeister Stunden	Hilfsarbeiter Stunden
172,584	938,610	115,392	101,084	1,25	0,23	1,941	20,828	16,767

Kosten in Franken							
Teer und Bitumen, inkl. Fuhr	Splitter, inkl. Fuhr	Wegmeister Zulagen	Hilfsarbeiter	Verschiedenes	Total	per m Strasse	per m² Strasse
53,459. 35	35,790. —	6,192. —	19,418. 20	18,261. 25	133,120. 80	0. 77	0. 14

Schotterverbrauch pro 1926 (inkl. Sand und Splitter).

1. Walzungen (Schotter und Sand)	20,895 m³
2. Walzungen nach System Walther (Schotter und Sand ohne Teerschotter)	7,845 »
3. Oberflächenteerungen, 29,833 m² : 100 = 298,33 (Splitter 1 m³ = 100 m²)	298 »
4. Oberflächenbehandlung mit Bitumen, 164,377 m² : 100 = 1643,77	1,644 »
5. Oberflächenbehandlung mit Gemischen, 599,692 m² : 100 = 5996,92	5,997 »
6. Innenbehandlung mit Wasserglas, 7607 m³ (Schotter und Sand)	7,607 »
7. Innenbehandlung mit verschiedenen Bindemitteln, 5931 m³ (Schotter und Splitter)	5,931 »
8. Unterhalt der ausgebauten Strassen, 1941 m³ (Splitter)	1,941 »
	52,158 m³
Ad 2. Teerschotter und Teersand 2178 m³, davon 80 % = 1740,4	1,740 m³
	53,898 m³

Für ordentlichen Strassenunterhalt:

Kreis I	18,000 m³
Kreis II	16,046 »
Kreis III	16,202 »
Kreis IV	12,400 »
Kreis V	20,509 »
Unterhalt total Schotter	83,157 m³

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

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Staatsbeteiligung		Bewilligungsdatum	Reinausgaben 1926		Gesamtausgaben Ende 1926		Verpflichtungen Ende 1926		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
a) Staatsstrassen.												
1. St. Ursanne-Ocourt, Korrektion	93,000	—	53,100	—	20. X. 1922	44,933	80	52,796	15	303	85	Abgerechnet.
2. Biglen-Eglisport, Korrektion	14,500	—	9,800	—	7. XI. 1924	80	40	9,110	15	—	—	»
3. Laupen-Gümmenen, Korrektion obere Gümmenenau	15,200	—	17,302	25	4. XII. 1925/24. XI. 1926	11,402	25	17,302	25	—	—	»
4. Beatenberg, Korrektion im Kienberg	46,000	—	23,000	—	30. XII. 1924	20,728	15	23,000	—	—	—	»
5. Les Malettes-La Caquerelle, neue Brustwehr	1,800	—	1,800	—	10. II. 1926	1,790	70	1,790	70	—	—	»
6. Frutigen-Adelboden, kleine Korrektionen	10,000	—	10,000	—	29. I. 1926	9,743	10	9,743	10	—	—	»
7. Verstärkung hölzerner Brücken, Kreis I.	4,531	—	4,531	15	29. I./11. VI. 1926	4,531	15	4,531	15	—	—	»
8. Interlaken, Höhebrücke, Umbau	28,000	—	28,000	—	7. IV. 1925	7,363	55	27,907	65	—	—	»
9. Schüpach-Eggiwil, Korrektion	32,000	—	28,800	—	30. III. 1926	28,742	—	28,742	—	—	—	»
10. Soyhières-Laufen, Verbreiterung	5,000	—	5,000	—	4. V. 1926	5,000	—	5,000	—	—	—	»
11. Lugnez-Corcelles, Brückenumbau	3,700	—	3,700	—	4. V. 1926	3,673	40	3,673	40	—	—	»
12. Langnau-Kröschenbrunnen, Korrektion	4,200	—	3,800	—	28. V. 1926	2,075	—	2,075	—	—	—	»
13. Gunten-Merligen, Vermarkungsarbeiten	462	—	462	10	9. VI. 1926	462	10	462	10	—	—	»
14. Zollikofen-Münchenbuchsee, Trottoiranlage	47,100	—	5,500	—	3. II. 1925	5,500	—	5,500	—	—	—	»
15. Oberstocken-Blumenstein, Umbau Riedbachbrücke	1,850	—	1,850	55	10. II./11. VIII. 1926	1,850	55	1,850	55	—	—	»
16. Unterseen-Brienz, Umbau Trachtbachbrücke	7,600	—	7,600	—	19. I. 1926	6,917	60	6,917	60	—	—	»
17. Vicques-Mervelier, Verbreiterung, Verschreibung	—	—	1,775	40	12. VIII. 1926	1,775	40	1,775	40	—	—	»
18. Cornol-Les Rangiers, Korrektion in Cornol	11,000	—	11,000	—	30. IV. 1926	11,000	—	11,000	—	—	—	»
19. Unterseen-Brienz, Asphaltierung Höheweg	280,000	—	28,000	—	7. II. 1923	10,000	—	28,000	—	—	—	»
20. Thun-Amsoldingen, Korrektion und Kanalisation Thun	176,000	—	35,200	—	20. IX. 1922	8,135	20	35,200	—	—	—	»
21. Pruntrut-Lugnez, Verbreiterung Cœuve	12,000	—	9,600	—	22. VII. 1924	567	50	6,617	50	—	—	»
22. Ins-Erlach, Pflästerung in Erlach	60,000	—	30,000	—	6. VIII. 1926	14,991	70	14,991	70	15,008	30	Restzahlung 1927.
23. Meiringen-Brünig, Kehrenerweiterung	1,000	—	1,000	—	11. V. 1926	850	90	850	90	—	—	Abgerechnet.
24. Bern-Bolligen, Korrektion Wegmühle	14,000	—	14,000	—	24. IX. 1926	11,615	35	11,615	35	2,384	65	Restzahlung 1927.
25. N. Goldbach-Ranflüh, Gohlhausbrücke, Umbau	2,288	—	2,288	—	24. IX. 1926	2,288	—	2,288	—	—	—	Abgerechnet.
26. Biel-Bözingen, Schüssbrücke, Umbau	3,000	—	3,000	—	24. IX. 1926	2,984	90	2,984	90	—	—	»
27. Thun-Steffisburg, Korrektion und Trottoir	4,300	—	400	—	9. IX. 1926	400	—	400	—	—	—	»
28. Münster, Dorfstrasse, Spramexbelag	30,000	—	15,000	—	24. IX. 1926	15,033	35	15,033	35	—	—	»
29. Zweisimmen-Saanen, Marchgrabenbrücke, Umbau	3,600	—	3,600	—	24. IX. 1926	2,093	20	2,093	20	—	—	Ausgeführt.
30. Oberstocken-Blumenstein, Korrektion Blumenstein	1,500	—	1,200	—	24. IX. 1926	1,197	80	1,197	80	—	—	»
31. Gstaad-Lauenen, Korrektion, Projektarbeiten	—	—	—	—	—	139	15	139	15	—	—	—
32. Sonceboz-Pierre Pertuis, Neubauprojekt	6,000	—	4,000	—	26. IX. 1925	4,000	—	4,000	—	—	—	»
33. Oberburg-Krauchthal, Korrektion Gwindhubel	4,200	—	3,900	—	24. IX. 1926	3,849	10	3,849	10	—	—	Abgerechnet.
34. Schönbühl-Kirchberg, Korrektion in Hindelbank	1,200	—	1,200	—	13. VII. 1926	1,205	40	1,205	40	—	—	»
35. Pruntrut-Bure, Verbreiterung in Pruntrut	17,400	—	3,416	90	23. III. 1926	3,416	90	3,416	90	—		»
36. Utzenstorf-Bätterkinden, Korrektion in Utzenstorf	5,000	—	3,350	—	2. XI. 1926	2,934	50	2,934	50	—	—	»
Übertrag	947,431	—	376,176	35		253,272	10	349,994	95	17,696	80	

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbau. Budgekredite X F 1 und 2 Fr. 250,000 und Fr. 100,000.

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Staatsbeteiligung		Bewilligungsdatum	Reinausgaben 1926		Ausgaben Ende 1926		Verpflichtungen Ende 1926		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Übertrag	947,431	—	376,176	35		253,272	10	349,994	95	17,696	80	
37. Cortébert, Umbau der Schüssbrücke	900	—	900	—	24. IX. 1926	822	—	822	—	—	—	Abgerechnet.
38. Gsteig-Pillon, Umbau der Grenzbrücke	8,772	—	4,386	25	24. IX./27. XII. 1926.	4,386	25	4,386	25	—	—	»
39. Unterseen-Beatenberg, Kehrenerweiterung	7,750	—	7,750	—	16. VII./24. IX. 1926.	7,674	30	7,674	30	—	—	»
40. Thun, Scherzligbrücke, Umbau	260,000	—	65,000	—	7. V. 1923	—	—	—	—	65,000	—	Beitrag an Gemde.
41. Thun-Oberhofen, Korrektion in Hofstetten	213,000	—	30,000	—	18. III. 1925	—	—	—	—	30,000	—	Nach Arbeitsprog.
42. Interlaken-Zweilütschinen, Korrektion in Matten	13,850	—	4,000	—	29. I. 1926	—	—	—	—	4,000	—	1927 zu bezahlen.
43. Lyss-Biel, Hauszurücksetzung in Worben	—	—	1,500	—	6. XI. 1925	—	—	—	—	1,500	—	Entschädigung.
44. Burgdorf, Korrektion der obern Kirchbergstrasse	12,000	—	1,760	—	15. XII. 1926	—	—	—	—	1,760	—	Ausgeführt.
	1,463,703	—	491,472	60		266,154	65	362,877	50	119,956	80	
b) Gemeindestrassen.												
1. Thörigen-Homberg-Spich, Neubau	170,000	—	30,000	—	19. XII. 1923	15,500	—	25,000	—	5,000	—	Abgerechnet.
2. Aarebrücke Scheuren-Gottstatt, Neubau	28,400	—	7,000	—	23. IV. 1926	7,000	—	7,000	—	—	—	Restzahlung.
3. Burgstrasse, Korrektion	40,500	—	14,800	—	30. XI. 1923	1,199	90	14,800	—	—	—	Abgerechnet.
4. Hasle-Biembach-Lauterbach, III. Sektion, Neubau	110,000	—	19,800	—	16. II. 1923	7,851	75	17,851	75	—	—	»
5. Hasle-Biembach-Lauterbach, IV. Sektion, Neubau	72,000	—	14,400	—	18. III. 1925	—	—	500	—	13,900	—	»
6. Oberscherli-Niederscherli, Korrektion	107,000	—	16,050	—	7. II. 1923	7,626	25	15,673	35	—	—	»
7. Schächli-Schönbrunnen, Neubau	153,000	—	22,950	—	29. V. 1923	7,072	65	22,206	45	—	—	»
8. Spirchen-Schächli-Littewil, Neubau	73,338	—	18,334	—	29. V. 1923	8,790	75	18,379	55	—	—	»
9. Wynigen-Breitlohn, Neubau	102,000	—	18,360	—	20. XII. 1922/7. II. 1923.	5,371	45	18,360	—	—	—	»
10. Birsbrücke im Riederwald, Neubau	45,000	—	4,500	—	19. III. 1924	2,000	—	4,500	—	—	—	»
11. Montfavergier et les Sairains, Korrektion	36,000	—	7,200	—	18. VIII. 1924	3,200	—	7,200	—	—	—	Abgerechnet.
12. Scheltenpassstrasse bernseits, Instandstellung	6,800	—	3,400	—	29. V. 1925	400	—	3,400	—	—	—	»
13. Tramelan-Les Genevez, Neubau	90,000	—	13,500	—	7. II. 1923	4,500	—	13,500	—	—	—	»
14. Bern-Tierspital-Engehalde, Neubau	243,000	—	72,900	—	8. IX. 1923	13,302	60	13,302	60	46,663	05	»
15. Bern-Köniz, Korrektion Sulgenbach-Liebefeld	171,000	—	77,000	—	16. XI. 1914	—	—	5,000	—	20,500	—	Restanz für bis jetzt ausgeführte Arbeiten.
16. Köniz-Wabern, Korrektion	33,600	—	3,360	—	23. I. 1925	—	—	—	—	3,360	—	Ausgeführt.
17. Gurtenbühl-Wabern, Korrektion	35,500	—	3,350	—	16. XI. 1926	—	—	—	—	3,350	—	In Ausführung.
18. Sigriswil-Teuffenthal, Korrektion Tiefengraben	33,500	—	10,000	—	19. I. 1917	—	—	—	—	10,000	—	» »
19. Oberwil i. S., Dorfstrasse, Korrektion	25,300	—	6,325	—	29. III 1924	—	—	—	—	5,662	50	Abgerechnet.
20. Bärau-Gohl, Neubau	74,000	—	11,000	—	2. VI. 1922	—	—	—	—	11,000	—	»
21. Rüegsauschachen Länggässli, Korrektion	24,000	—	4,800	—	30. IV. 1926	—	—	—	—	4,800	—	Ausgeführt.
22. Montfaucon-Soubey, Korrektion aux Enfers	8,400	—	1,680	—	22. V. 1924	—	—	—	—	1,680	—	Noch ausstehend.
Total *a*	1,682,338	—	380,709	—		83,815	35	186,673	70	125,915	55	
» *b*	1,463,703	—	491,472	60		266,154	65	362,877	50	119,956	80	
Total F 1, *a* und *b*.	3,146,041	—	872,181	60		349,970	—	549,551	20	245,872	35	
Verminderung der Verpflichtungen gegenüber 1925	206,987	65										

An Vorschussposten verblieben noch:

1. Frutigen-Adelboden, Ausbau . . .	Fr. 883,375. 60
2. Grimselstrasse, Verstärkungen, abgerechnet	» 56,670. —
3. St. Ursanne-Tarriche-Strasse, Neubau, Hälfte Forstdirektion	» 48,000. —
Total	Fr. 988,045. 60

E. Wasserbau (Budgetkredit X G 1—5).

Budget und Rechnung pro 1926 stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	320,000. —	319,874. 52
2. Vorschussamortisation . . .	100,000. —	100,000. —
3. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	8,500. —	7,975. 90
4. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	75,000. —	52,453. 55
5. Juragewässerkorrektion, Äufnung des Schwellenfonds . .	40,000. —	40,000. —
Total	543,500. —	520,303. 97

Die Ausgaben unter 1 und 2 verteilen sich auf 74 verschiedene Objekte. Abgesehen von der Wetterkatastrophe am 12. Juni im Jura, von der jedoch unsere Wasserbaurechnung nicht betroffen wurde, sind im Berichtsjahr ausserordentliche Schadenereignisse durch Hochwasser nicht entstanden; nur im Emmental und Oberland richteten Gewitter an dortigen Verbauungen einigen Schaden an. Die beiden Oberländerseen hatten keine abnormalen Hoch- oder Tiefstände.

Gemäss dem im Sommer 1925 mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat vereinbarten generellen Bauprogramm wurde im Berichtsjahr an den schon früher begonnenen Bauten weiter gearbeitet und eine Anzahl derselben vollendet und abgerechnet. Neu begonnen wurden Arbeiten im Oberlauf des Lombaches zum Schutze der Habkernstrasse, an der Langeten in Huttwil, am Kratzbach in Thun, an der Giesse in Münsingen, der Allaine in Miécourt, am zweiten Teil der Vendlinekorrektion in Bonfol.

Neue Baubeschlüsse und Subventionen erfolgten vom Kanton für 13 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 569,520 mit einem Beitragsbetreffnis von total Fr. 166,460, darunter die Verbauungsarbeiten am Oberlauf des Lombaches, die Vendlinekorrektion in Bonfol, II. Teil, die Giessenkorrektion zu Münsingen, die Allainekorrektion in Miécourt und besonders die Limpbachkorrektion, unterer Teil, diese im Voranschlag von Fr. 600,000, wovon Fr. 400,000 auf den Kanton Bern und Fr. 200,000 auf den Kanton Solothurn entfallen.

Wie im Vorjahre wurde der Amortisationskredit G 2 von Fr. 100,000 zur Zahlung fälliger Beitragsverpflichtungen an Gemeinden und Schwellengenossenschaften verwendet.

Auf Vorschussrechnung sind Fr. 349. 95 ausgegeben worden.

Die Gesamtverpflichtungen für bewilligte Wasserbauten betragen auf Ende 1926 noch Fr. 1,743,408. 90 gegenüber Fr. 2,107,383. 55 im Vorjahr. Für bereits ausgeführte Bauten betragen die Verpflichtungen noch Fr. 499,526. 45.

Vom Bund sind dem Kanton an 2 Objekte im Voranschlag von Fr. 38,000 Subventionen von zusammen Fr. 11,400 bewilligt und an früher bewilligten Beiträgen Fr. 413,246. 55 ausgerichtet worden.

Immer wieder muss bemerkt werden, dass da und dort die Schwellenpflichtigen dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen nicht die nötige Sorgfalt zuwenden. Dies hat zur Folge, dass sie bei Zerstörungen an den mit grossen Kosten erstellten Bauten deren Wiederherstellung selbst ohne Beiträge von Bund und Kanton ausführen und den Schaden allein tragen müssen. Hierauf werden die gegenüber dem Staat nach Gesetz verantwortlichen Gemeinden neuerdings aufmerksam gemacht.

Recht namhafte Schwierigkeiten sind in neuerer Zeit bei der Behandlung von Verbauungsgeschäften öfters dadurch entstanden, dass die eidgenössischen Forstbehörden an die Subventionierung zu weitgehende, oft in keinem Verhältnis zu den Ingenieurarbeiten stehende Bedingungen stellten. Wenn auch der Wert der Aufforstungen in keiner Weise in Zweifel gezogen werden soll, so sollten doch nicht Forderungen gestellt werden, die für die Pflichtigen kaum erfüllbar sind und die Ausführung dringlicher Arbeiten gefährden können.

Über die Abflussverhältnisse der Seen wird unter Wasserwirtschaftswesen berichtet, ebenso über die Juragewässerkorrektion.

Schwellenreglemente und Kataster. An solchen wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Suld zu Mühlenen, Reglement und Kataster.
Wiedlisbachmoos, Schwellenreglement, Abänderung.
Lütschine zu Lauterbrunnen, Reglement und Kataster.
Beatenberg, Schwellenreglement.

Wie früher ist darauf gehalten worden, dass vor Anhandnahme von Gewässerkorrektionen oder Verbauungen zugleich die Schwellenpflicht gesetzlich geregelt wird, damit für später ein richtiger Unterhalt gesichert ist.

Unter öffentliche Aufsicht gestellt wurden gemäss § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 die Kühlaui-, Halteli-, Kirchmatt- und Schwelligräben in der Gemeinde Beatenberg.

Wasserpolizei. Gemäss §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 bewilligte der Regierungsrat acht Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentlicher Aufsicht stehender Privatgewässer. Die Baudirektion erteilte zwei Bewilligungen für Holzflössungen, acht für Einführung von Abwasserleitungen und eine Hochspannungsleitung.

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

Gegenstand	Bewilligte Kantonsbeiträge Fr.		Datum der Beschlüsse
a) Bauten des Staates.			
1. Thun und Unterseen, Aareschleusen, Unterhalt	7,920	—	23. III. 1926
2. Verschiedene Kosten	—	—	—
b) Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.			
3. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	404,415	—	verschiedene
4. Lamm- und Schwandenbach Brienz, Verbauung, Projekt IV	50,000	—	4. XII. 1920
5. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze	1,347,094	—	verschiedene
6. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Projektarbeiten	500	—	27. I. 1926
7. Sundbach Sundlauenen, Verbauung, Projekt II	7,000	—	12. II. 1925
8. Alpbach Hasleberg, Verbauung, Projekt II	37,500	—	17. V. 1920
9. Lombach Oberlauf, Verbauung, Projekt II	12,000	—	15. I. 1926
10. Kneugraben Wengen, Verbauung	7,500	—	11. XI. 1921
11. Saane Gstaad-Gsteig, Korrektion, Projekt II	9,000	—	15. IV. 1919
12. Saanekorrektion Laupen-Gümmenen, Hochwasserdamm	45,000	—	9. VII. 1918
13. Sulgenbachkorrektion, Gemeinde Bern	66,000	—	7. V. 1915
14. Aarekorrektion Gürbe-Felsenauwehr	389,400	—	26. XI. 1910
15. Aare Schützenfahr-Elfenau, Schwellenbauten	19,745	—	15. II. 1924
16. Dürrbach bei Bowil, Verbauung	30,000	—	29. I. 1920
17. Zäzibach bei Zäziwil, Verbauung	21,250	—	9. VII. 1918
18. Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Ergänzungen	45,000	—	3. IV. 1916
19. Gürbekorrektion Belp-Aare, Projekt II	19,860	—	4. XII. 1920
20. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp, Projekt II	45,000	—	4. XII. 1920
21. Aarekorrektion Dählhölzli-Bodenacker	48,800	—	15. XI. 1923
22. Aarekorrektion Thalmatten-Saanemündung	98,000	—	12. V. 1924
23. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	281,500	—	20. I. 1908
24. Leugenenkorrektion Bözingen-Pieterlen	192,600	—	17. IV. 1920
25. Stegmattenkanal Brüttelen, Korrektion	94,000	—	16. XII. 1921
26. Schüsskorrektion Courtelary, IV. Los	43,500	—	18. IX. 1922
27. Schüsskorrektion Courtelary, II. Los	28,840	—	18. XI. 1923
28. Soulcebachkorrektion Soulce	11,400	—	23. XII. 1923
29. Lyssbachkorrektion zu Lyss	46,250	—	7. II. 1923
30. Cornolbachkorrektion zu Cornol	53,750	—	16. XII. 1921
31. Sornekorrektion zu Delsberg, III. Los	57,000	—	16. IX. 1922
32. Allaine- und Creugenatkorrektion, Pruntrut, II. Los	103,500	—	20. IX. 1922
33. Allainekorrektion zu Alle	48,250	—	20. IX. 1922
34. Courtételle bachkorrektion	15,500	—	18. IX. 1922
35. Boécourtbachkorrektion zu Bassecourt, I. Los	30,000	—	15. XII. 1921
36. Boécourtbachkorrektion zu Bassecourt, II. Los	2,600	—	9. I. 1925
37. Lüsselkorrektion zu Brislach	3,000	—	17. X. 1923
38. Vendlinekorrektion zu Bonfol	22,500	—	13. XI. 23/2. VII. 26
39. Birskorrektion zu Tavannes	71,250	—	16. XII. 1921
40. Wetterbach zu Kandersteg, Verbauung	25,000	—	28. VIII. 1925
41. Langetenkorrektion zu Huttwil	25,420	—	3. III. 1925
42. Trub und Zuflüsse, Trub, Verbauung	45,750	—	16. XII. 1921
43. Zinggengraben, Trub, Verbauung	21,000	—	21. XI. 1921
44. Grünekorrektion, Gemeinde Lützelflüh	29,830	—	18. IX. 1922
45. Wangen-Wangenried, Bachkorrektion	56,250	—	14. IX. 1922
46. Urtenenkorrektion II. Teil	29,500	—	2. III. 1921
Übertrag	4,049,174	—	

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

Zahlungen pro 1926				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1926				Bemerkungen
Bund Fr.		Kanton Fr.		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
—	—	7,833	70	—	—	—	—	
[1]) 3,878	—	7,042	92	—	—	—	—	[1]) Einnahmen.
12,000	—	5,175	40	—	—	—	—	Ausgeführt.
9,997	75							
[1]) 4,698	85	89	40	—	—	—	—	Abgerechnet. [1]) Einnahmen.
11,480	—	32,135	10	33,195	65	635,017	45	In Ausführung.
—	—	483	20	—	—	—	—	Projektkosten.
9,200	—	5,713	15	1,116	45	1,116	45	Abgerechnet.
10,000	—	17,018	—	16,417	70	16,417	70	Abgerechnet.
—	—	10,853	—	1,147	—	1,147	—	In Ausführung.
6,000	—	3,712	95	—	—	3,787	05	In Ausführung.
2,400	—	2,152	55	958	10	958	10	In Ausführung.
[1]) 1,800	—							[1]) Einnahmen.
8,659	30	5,904	35	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	4,000	—	5,000	—	5,000	—	Abgerechnet.
—	—	5,000	—	—	—	—	—	Noch unabgerechnet.
—	—	4,515	—	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	2,000	—	5,400	—	14,500	—	In Ausführung.
3,100	—	1,000	—	9,399	90	12,719	40	In Ausführung.
2,590	—	2,000	—	3,404	—	4,579	50	In Ausführung.
—	—	3,000	—	4,953	65	12,500	—	In Ausführung.
7,802	30	8,000	—	11,475	85	16,227	—	In Ausführung.
10,060	—	4,005	30	34,550	85	36,794	70	In Ausführung.
33,000	—	4,000	—	70,600	—	90,000	—	In Ausführung.
8,000	—	6,103	55	14,767	45	41,167	45	In Ausfürhung.
—	—	9,000	—	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	4,000	—	—	—	—	—	Restzahlung.
13,000	—	8,000	—	22,500	—	22,500	—	Abgerechnet.
—	—	4,000	—	24,840	—	24,840	—	Abgerechnet.
7,290	—	3,000	—	7,866	50	7,866	50	Abgerechnet.
24,042	—	11,000	—	30,250	—	30,250	—	Abgerechnet.
—	—	4,724	90	—	—	—	—	Restzahlung.
11,636	90	5,000	—	4,636	90	4,636	90	Abgerechnet.
10,001	80	6,200	—	—	—	—	—	Restzahlung.
10,750	—	6,000	—	17,266	60	17,266	60	Abgerechnet.
—	—	4,054	15	—	—	—	—	Restzahlung.
9,842	90	4,000	—	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	2,600	—	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	872	55	—	—	—	—	Restzahlung.
10,000	—	4,000	—	12,000	—	18,500	—	In Ausführung.
—	—	7,000	—	11,064	75	11,064	75	Abgerechnet.
20,000	—	14,761	—	3,400	—	8,349	25	In Ausführung.
7,200	—	4,621	25	4,935	85	8,366	25	In Ausführung.
—	—	4,528	35	3,367	80	27,809	05	In Ausführung.
—	—	751	65	2,682	15	13,632	25	In Ausführung.
3,000	—	4,000	45	—	—	10,764	40	In Ausführung.
2,059	90	12,000	—	15,062	40	15,062	40	Abgerechnet.
—	—	5,892	50	—	—	—	—	Restzahlung
263,112	85	271,744	37	372,259	55	1,112,840	15	

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

Gegenstand	Bewilligte Kantonsbeiträge Fr.		Datum der Beschlüsse
Übertrag	4,049,174	—	
47. Urtenenkorrektion I. Teil	37,500	—	29. IX. 1919
48. Ilfisgrabenverbauung, Gemeinde Langnau	10,200	—	16. XII. 1925
49. Hühnerbach und Knubelgraben, Langnau, Verbauung	4,200	—	16. XII. 1925
50. Engstligen- und Allenbach, Adelboden, Verbauung	66,500	—	18. IX. 1922
51. Birrengraben, Beatenberg, Verbauung	27,500	—	13. XI. 1923
52. Kanderkorrektion, Oberaugand, Wimmis	10,800	—	26. II. 1924
53 Lauenenbachverbauung Trom, Gstaad	7,750	—	22. V. 1923
54. Heitibachkorrektion Wengi, Projekt IV	41,667	—	21. V. 1917
55. Engstligenkorrektion Frutigen, Ausbau, Projekt III	37,500	—	23. IX. 1919
56. Simmekorrektion am Gwatt, Zweisimmen	102,500	—	16. XII. 1921
57. Simmekorrektion Erlenbach-Oey	37,500	—	17. V. 1920
58. Kapfbach zu St. Stephan, Verbauung	36,600	—	16. II. 1921
59. Turbach bei Gstaad, Verbauung	27,500	—	14. V. 1923
60. Glyssibach zu Schwanden, Verbauung	5,000	—	18. IV. 1922
61. Kalberhönibach bei Saanen, Verbauung	—	—	noch nicht bewilligt
62. Innerer Seitenbach Lenk, Verbauung Unterlauf	29,400	—	13. XI. 1923
63. Sense Schwarzwasser-Saane, Ergänzungen	8,500	—	4. V. 1926
64. Sense Thörishaus-Neuenegg, Schwellenbauten	1,300	—	4. V. 1926
65. Lauenenbach zwischen Gstaad und Enge, Korrektion	9,750	—	15. IV. 1919
66. Engstligen-Zuflüsse Frutigen-Adelboden	25,125	—	11. XI. 1921
67. Rothachen im Oberlauf, Verbauung	20,000	—	2. V. 1924
68. Wärgistalbach zu Grindelwald, Verbauung	22,000	—	6. X. 1922
69. Allainekorrektion Pruntrut, I. Los	70,000	—	16. XII. 1921
70. Bunderbach Kandergrund, Verbauung, Projekt III	43,500	—	22. XI. 1922
71. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Zulgmündung	3,660	—	3. VII. 1925
72. Gürbeverbauung im Gebirge	43,750	—	11. III. 1918
73. Kiesenbachkorrektion Kiesen	6,840	—	18. VII. 1925
74. Alpbach Meiringen, Verbauung, Projekt III	10,800	—	6. VI. 1923
75. Lombach Unterseen, Verbauung im Unterlauf	36,000	—	20. XI. 1911
76. Gunggbach zu Wengi, Verbauung, Projekt IV	41,700	—	3. IV. 1916
77. Saanekorrektion, untere Gümmenenau	6,600	—	4. V. 1926
78. Ilfiskorrektion Kröschenbrunnen	1,650	—	9. XI. 1923
79. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	21,000	—	23. XI. 1904
80. Rothachenschwelle zu Oppligen	2,000	—	9. XI. 1926
81. Leimbach zu Frutigen, Verbauung	22,500	—	3. X. 1925
82. Schlundbach Wengi, Verbauung, Projekt IV	40,000	—	22. IX. 1913
83. Bunderbach Kandergrund, Verbauung, Projekt I.	36,000	—	3. IV. 1916
84. Ärlenbach b. Handegg, Verbauung	10,400	—	1. IX. 1922
85. Englerbach zu Meiringen, Korrektion	8,250	—	17. X. 1919
86. Erlibach, Kiental, Verbauung, Projekt II	16,000	—	20. XI. 1911
87. Grünnbach zu Merligen, Verbauung	20,000	—	20. XI. 1923
88. Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	15,600	—	19. IX. 1911
89. Kratzbach zu Thun, Verbauung	10,000	—	16. X. 1925
90. Eistlenbach zu Hofstetten, Verbauung	10,000	—	21. VI./6. VII. 1922
91. Reichenbach zu Reichenbach, Verbauung	—	—	noch nicht bewilligt
92. Bachlibach im Kiental, Verbauung	4,000	—	10. II. 1925
93. Aare im Schwäbis zu Thun, Korrektion	15,600	—	29. V. 1923
Übertrag	5,113,816	—	

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

Zahlungen pro 1926				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1926				Bemerkungen
Bund Fr.		Kanton Fr.		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
263,112	85	271,744	37	372,259	55	1,112,840	15	
—	—	4,246	60	—	—	—	—	Restzahlung.
8,500	—	1,171	60	6,713	55	7,450	95	In Ausführung.
2,000	—	437	85	1,250	10	3,252	10	In Ausführung.
22,000	—	10,862	95	2,000	—	21,285	95	In Ausführung.
1,292	—	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
[1]) 4,058	60	—	—	—	—	—	—	[1]) Einnahmen.
16,079	—	2,719	35	—	—	—	—	Abgerechnet.
4,300	—	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
2,345	10	32,759	10	—	—	6,379	40	Zurzeit eingestellt.
7,631	45	10,000	—	—	—	5,700	—	In Ausführung.
—	—	9,000	—	7,700	—	26,025	15	In Ausführung.
2,930	75	5,106	20	—	—	30,393	80	In Ausführung.
10,000	—	13,282	75	5,629	70	5,629	70	Abgerechnet.
11,000	—	4,155	45	1,800	—	22,859	45	In Ausführung.
3,700	—	150	05	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	17	90	—	—	—	—	Vom Bund subventioniert.
—	—	83	20	27,900	—	27,900	—	Ausgeführt.
—	—	8,122	15	377	85	377	85	Ausgeführt.
—	—	1,298	80	—	—	—	—	Ausgeführt.
2,129	85	—	—	414	75	414	75	In Ausführung.
[1]) 3,100	—							Einnahmen.
7,008	35	—	—	—	—	10,658	90	Zurzeit eingestellt.
[1]) 8,402	55							[1]) Einnahmen.
5,000	—	—	—	3,100	—	13,500	—	In Ausführung.
11,000	—	600	—	—	—	2,200	—	In Ausführung.
13,330	—	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet.
5,320	—	24,304	95	—	—	17,004	60	Zurzeit eingestellt.
3,900	—	2,600	—	—	—	1,060	—	In Ausführung.
2,900	—	—	—	3,046	65	3,046	65	Nicht abgerechnet.
6,000	—	—	—	4,926	90	4,926	90	Abgerechnet.
3,600	—	2,200	—	—	—	4,200	—	In Ausführung.
—	—	1,495	45	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	14,350	75	—	—	27,349	25	Zurzeit eingestellt.
—	—	3,266	20	3,333	80	3,333	80	In Ausführung.
[1]) 620	75	620	75	—	—	—	—	Abgerechnet. [1]) Einnahmen.
2,167	20	—	—	1,359	25	1,359	25	Abgerechnet.
—	—	1,661	40	—	—	—	—	Ausgeführt.
—	—	69	10	12,000	—	22,430	90	In Ausführung.
—	—	29,872	75	—	—	3,868	15	Zurzeit eingestellt.
—	—	11,368	65	—	—	11,261	95	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	8,048	40	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	3,421	65	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	7,483	55	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	8,500	—	11,500	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	3,033	55	In Ausführung.
—	—	—	—	10,000	—	10,000	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	10,000	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	—	—	—	—	Vom Bund subventioniert.
—	—	—	—	—	—	4,000	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	—	—	15,600	—	Noch nicht begonnen.
417,246	55	467,568	32	472,312	10	1,469,796	75	

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

Gegenstand	Bewilligter Kantonsbeitrag Fr.		Datum der Beschlüsse
Übertrag	5,113,816	—	
94. Aare im Bodenacker zu Muri	3,200	—	8. II. 1924
95. Aarekorrektion Gürbe-Dählhölzli, Nachsubvention	38,000	—	9. VII. 1918
96. Schwarzwasser bei Rüschegg, Verbauung	39,670	—	18. V. 1908
97. Tiefengraben, Gurnigel, Verbauung	31,500	—	3. III. 1916
98. Oberdiessbach, Dorfbach, Verbauung	18,000	—	14. IX. 1916
99. Gürbeverbauung bei der Forstsäge	2,800	—	4. VI. 1926
100. Korrektion der Giesse, Münsingen	10,340	—	10. IX. 1926
101. Gürbe im Gebirge, Rutschungen Zigerhubel	30,000	—	30. III./21./30. I. 1922
102. Lyssbachkorrektion Lyss, Nachsubvention	6,406	50	16. XI. 1925
103. Hornbachverbauung zu Wasen	31,500	—	26. IX. 1910
104. Kurzeneigraben, Verbauung	37,500	—	26. VI. 1913
105. Ortbachgraben-Verbauung, Trub	12,500	—	16. II. 1921
106. Limpbach-Korrektion, Unterlauf	100,000	—	10. XI. 1926
107. Rochesbach zu Roches, Korrektion	9,500	—	17. X. 1919
108. Allainekorrektion in Miécourt	4,800	—	28. X. 1926
Total	5,489,532	50	

F. Wasserrechtswesen und Wasserwirtschaft.

Allgemeines. Die Wasserverhältnisse im Jahre 1926 wiesen keine abnormalen Zustände auf. Nach ziemlich starkem Rückgang der Wasserführung im Frühjahr, stiegen Flüsse und Seen infolge der bis in den Sommer dauernden regnerischen Witterung, ohne dass grössere Überschwemmungen eintraten. Der trockene Herbst bewirkte dann ein rasches Sinken der Wasserführung, so dass der Winter eher mit einem Ausfall des Wasservorrates begann.

Wenn auch direkter Hochwasserschaden in grösserem Masse nicht eintrat, so zeigt sich doch anderseits immer mehr, dass der Unterhalt der Flussverbauungen eine Aufgabe darstellt, dessen sorgfältige Verfolgung immer wichtiger wird. Durch die Bauten wird das Flussregime oft wesentlich verändert, und diese Veränderungen machen sich weit flussabwärts geltend, so dass die Notwendigkeit immer klarer wird, dass der Fluss nur als Ganzes behandelt werden darf und alle Bewegungen nur im Rahmen des ganzen Regimes einheitlich ausgewertet werden müssen, wenn ein Maximum des Nutzens der verwendeten Mittel erreicht werden soll. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Vertiefungen des Flussbettes zwischen Thun und Uttigen, an die mehr und mehr in Erscheinung tretende Vertiefung der Emme sowie an die Geschiebeablagerung im Staugebiet des Kallnachwerkes und die damit zusammenhängenden Auskolkungen unterhalb des Wehres bis Aarberg. Gesetzgeberische, organisatorische und materielle Gründe erschweren aber heute noch ein solch einheitliches zielbewusstes Vorgehen.

Die Probleme des Wasserbaues, speziell diejenigen der Wasserkraftnutzung und der Schiffahrt, wurden sehr deutlich vor Augen geführt an der internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Kraftnutzung vom 1. Juli bis 30. September in Basel. An dieser Ausstellung wurden vom Kanton Bern die Projekte für die Brienzer- und Thunerseeregulierung und die Juragewässerkorrektion dargestellt, beides Probleme von weitgehender allgemeiner Bedeutung. Sie haben denn auch die gebührende Beachtung gefunden. **Seeregulierungen.** Das Projekt für die **Regulierung der Brienzer- und Thunerseen** wurde vorläufig den einzelnen beteiligten Kraftwerken unterbreitet mit dem Ersuchen, den aus der Regulierung resultierenden Nutzen zu ermitteln. Diese Berechnungen sind noch nicht abgeschlossen. Sobald sie vorliegen, kann die Durchführung des Projektes näher studiert werden. Da die äussern Schleusen in Thun immer mehr Reparaturen erfordern, wird auch der Ersatz dieses Wehres durch eine Neukonstruktion nicht zu umgehen sein. Die erforderlichen Bauten werden nur etappenweise durchgeführt werden können, wobei jeder Umbau den Bedürfnissen der Zukunft angepasst werden muss. So wird sich das Werk ohne zu starke Belastung und Mittel verwirklichen lassen.

Die **Neuordnung der Juragewässerkorrektion** wurde von der interkantonalen technischen Kommission weiter beraten. Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft machte auf Grund neuer Profilaufnahmen zwischen Büren und Willihof weitere Studien, worauf sich die Kommission in ihrer Sitzung vom 21. Juli 1926 auf einen gemeinsamen Vorschlag für die Projektgestaltung einigen konnte. Das Projekt der bernischen Baudirektion erleidet insofern eine Abänderung, als die aussergewöhn-

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

Zahlungen pro 1926				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1926				Bemerkungen
Bund Fr.		Kanton Fr.		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
417,246	55	467,568	32	472,312	10	1,469,796	75	
—	—	—	—	1,688	30	1,688	30	Abgerechnet.
—	—	—	—	9,882	65	28,000	—	In Ausführung.
—	—	—	—	869	55	7,135	05	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	18,381	40	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	15,855	05	Noch nicht angefangen.
—	—	—	—	—	—	2,800	—	In Ausführung.
—	—	—	—	3,567	35	10,340	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	16,125	60	Zurzeit keine Arbeiten.
—	—	—	—	6,406	50	6,406	50	Abgerechnet.
—	—	—	—	—	—	18,449	35	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	32,894	20	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	4,227	20	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	100,000	—	In Vorbereitung.
—	—	—	—	—	—	6,509	50	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	4,800	—	4,800	—	In Ausführung.
417,246	55	467,568	32	499,526	45	1,743,408	90	

liche Niederschlagskote von 427,50 fallen gelassen wird, und die Niederwasser der Seen nicht unter 428,00 gesenkt werden sollen, weil die aussergewöhnliche Absenkung grosse Kosten an den Hafenanlagen und Uferbauten bedingt hätte, denen gegenüber der erreichbare Nutzen zu klein gewesen wäre, wenn man die Absenkung auf diese Tiefe nur als ausserordentliche Massnahme vorgesehen hätte. Einer regelmässigen Absenkung auf solche Tiefe widersetzen sich aber die Seeanwohner mit Recht. Eine weitere Änderung gegenüber dem bernischen Projekt besteht darin, dass der maximale Abfluss bei Hochwasser, also bei einem Stand des Bielersees von 430,25 nicht 800 m³/sec., sondern 640 m³/sec. betragen soll. Dies ermöglicht ein kleineres Profil in der Aare zwischen Nidau und Attisholz. Die im bernischen Projekt vorgesehene Abflussmenge war ziemlich hoch bemessen und hätte eigentlich einen idealen Zustand an den Seen ermöglicht. Mit Rücksicht auf die Regulierungen im Einzugsgebiet der Seen ist es aber möglich, der Reduktion des Abflussvermögens zuzustimmen, indem dadurch die Inanspruchnahme des Hochwasserraumes nur unwesentlich vermehrt wird. Es ermöglicht diese Reduktion eine bedeutende Ersparnis.

Die Kosten der vorgesehenen Bauten sind mit der Umleitung der Emme bei Willihof zu Fr. 34,000,000 veranschlagt. Es ergibt sich damit gegen früher eine wesentliche Verringerung, so dass die Ausführung eher möglich sein wird.

Vor Abgabe des Berichtes der technischen Kommission waren nach der Beschlussfassung über die Projektausgestaltung noch einige ergänzende Berechnungen über die künftigen Abflussmengen notwendig, um den Nutzen der Korrektion für die Kraftwerke unterhalb des Bielersees ermitteln zu können. Diese Berechnungen brauchten wieder ziemlich Zeit, so dass der Bericht der technischen Kommission noch nicht abgeschlossen werden konnte. Diesem Bericht werden auch Berechnungen über den Nutzen der Korrektion für die Kraftwerke und für die Landwirtschaft beigelegt werden, Dokumente, welche als Grundlage der Finanzierung dienen werden. Die Berichte sind auf Frühjahr 1927 zu erwarten, so dass alsdann die Verhandlungen über die Finanzierung mit den einzelnen Interessenten werden beginnen können.

Der **Unterhalt** der bestehenden Gewässer der Juragewässerkorrektion zeigte keine abnormalen Verhältnisse.

Im Grossen Moos werden die Kanäle zur Verringerung der Unterhaltskosten nach und nach verkleidet. Zugleich sollte aber die Vertiefung der Kanäle stattfinden. Bei der Broye ist damit durch die Strafanstalt Ins begonnen worden, deren Land in erster Linie daraus Nutzen zieht. Es muss dann aber auch die notwendige Vorrichtung zum Aufstau des Wassers in Zeiten von Trockenheit getroffen werden. Von der Kanalmühle aufwärts kann die Vertiefung ebenfalls durchgeführt werden; dabei müssen aber die Grundeigentümer mithelfen, denn dies sind nicht mehr Kosten des Unterhaltes. Für den Unterhalt lohnt sich nur die Verkleidung. Dadurch wird auch der Abfluss des Wassers im Sommer gesichert, indem der Pflanzenwuchs in den Gräben nicht aufkommt. Die richtige Erkenntnis über Bewässerung und Entwässerung ist aber noch nicht überall vorhanden, sonst würden die geringen Kosten ebenfalls aufgebracht. Es braucht hier ein erstes Beispiel, und dieses kann, da die Zuckerfabrik Aarberg oberhalb Treiten viel Land bebaut, ausgeführt werden. Die ganze Gewässerkorrektion für die Hintermöser von Lüscherz und Hagneck bis gegen Brüttelen liesse sich so

mit geringen Kosten durchführen, während das frühere Entwässerungsprojekt Rauchenstein sehr hohe Summen beansprucht hätte. Wie notwendig die Vertiefung der Kanäle ist, zeigte letzten Sommer die Überschwemmung von Treiten, wo auch der Staat noch einen grossen Landkomplex besitzt, der zu kulturfähigem Land umgestaltet werden könnte.

Am Bielersee sollte, nachdem die Ufersicherung zwischen Zihlmündung und Erlach fertig ist, auch die Strecke Vinelz-Lüscherz verbaut werden. Tatenlos sehen hier bisher die Interessenten trotz angebotener Staatshilfe den Uferzerstörungen zu. Man tröstet sich damit, der Staat müsse die Sicherung wegen der Strasse machen, und vergisst, dass in diesem Moment alles Kulturland verloren ist.

An den Kanälen erleiden die Steinsicherungen durch die Fischer und Schiffbesitzer mehr Schaden als durch das Wasser; gedankenlos werden die Steine hier verschleppt. Es sollte hier mehr Einsicht walten und, wenn nötig, polizeilich eingeschritten werden.

Unterhalb Büren werden die Uferabrisse immer stärker, was uns veranlasst den Entscheid über die II. Juragewässerkorrektion herbeizuführen, damit auch hier Abhilfe geschaffen werden kann.

Mit dem Neubau der schadhaften Wehranlage Nidau konnte noch nicht begonnen werden, da diese Frage mit der ganzen II. Juragewässerkorrektion so eng zusammenhängt, dass eine Trennung technisch und auch finanziell nicht möglich erscheint.

Die **Schiffahrt** auf dem Bielersee litt auch dieses Jahr wieder unter den tiefen Wasserständen. Die richtige Sanierung kann nur mit Durchführung der II. Juragewässerkorrektion erfolgen.

Auch die Thuner- und Brienzerseen zeigen die gleichen Erscheinungen, auch hier sollten die Schiffahrtsanlagen den Wasserständen besser angepasst werden.

Kraftnutzung. Das interessanteste Objekt in bezug auf die **Kraftnutzung** bildet der Bau der **Kraftwerke Oberhasli.** Wir geben nachfolgend den Stand der Arbeiten auf 31. Dezember 1926.

Für die Energieversorgung der Bauplätze wurde das Baukraftwerk Gelmer erstellt, welches seit Dezember 1925 in Betrieb ist. Der Ausbau ergibt 800 P. S. Zudem erfolgt die Energielieferung durch die zentralschweizerischen Kraftwerke von Lungern aus durch eine Leitung über den Brünig bis zur Grimsel. An diese Leitung ist das Reichenbachwerk als Reserve angeschlossen. Von Innertkirchen bis Grimsel sind total 24,7 km Leitungen und etwa 20 Transformatorenstationen mit 4560 kVA erstellt worden.

Das Verbindungsgeleise von Meiringen bis Innertkirchen konnte vom 14. Juli 1926 an in Betrieb genommen werden.

Die Luftkabelbahn von Innertkirchen nach Grimselnollen und Gelmer wurde im Jahre 1926 erstellt und konnte auf Jahresende provisorisch in Betrieb gesetzt werden, so dass die Versorgung der Baustellen im Winter 1926/27 möglich wurde.

Von der Handeck nach Gelmer ist die Standseilbahn (mögliche Nutzlast 10 t) ebenfalls fertiggestellt. Diese Bahn genügt bezüglich der Betriebssicherheit allen Anforderungen, welche an Bahnen für Personentransport gestellt werden. Sie soll vermutlich nach dem Bau bestehen bleiben. Vom obern Ende dieser Bahn bis zur Baustelle ist ein Verbindungsgeleise erstellt worden.

Die Verlegung der Grimselstrasse wurde bereits im Jahre 1925 an Losinger & Cie. vergeben und so gefördert, dass am 15. August 1926 der Verkehr umgeleitet werden konnte, womit die Baustelle der Staumauer in der Spitallamm für den Baubetrieb (Sprengarbeiten) frei wurde.

Das Logierhaus auf Grimselnollen, welches für ungefähr 600 Mann Unterkunft bietet, ist ebenfalls fertiggestellt. Das anschliessende Kantinengebäude ist bis unter das Dach aufgemauert und wird im Sommer 1927 in Betrieb genommen werden können. Im ganzen bieten die verschiedenen Baustellen Unterkunft für 2000 Mann.

Auch in Innertkirchen sind die nötigen Wohnungen für die Beamten und Angestellten gebaut oder eingerichtet worden. Die Bahn nach Meiringen ermöglicht zudem den Angestellten, dort Wohnung zu nehmen. Das Verwaltungsgebäude ist ebenfalls ausgebaut.

Bezüglich der Installation ist das vorgesehene Bauprogramm vollständig erreicht worden, trotzdem das erste Jahr 1925 nur noch zum Teil ausgenützt werden konnte.

Die hauptsächlichsten Bauten für das Kraftwerk selbst sind im Jahre 1926 an bernische Unternehmer vergeben worden. Die Ausführungspläne wurden durch die Baudirektion genehmigt.

Die Grimselstaumauern in der Spitallamm und auf der Seeuferegg mit einer Betonkubatur von zirka 340,000 m³, resp. zirka 66,000 m³ wurden übergeben an die «Staumauer A.-G. Meiringen». (Beteiligte Firmen: O. und E. Kästli, Bern, Bürgi, Grosjean & Cie., Bern, Frutiger, Oberhofen, Marbach, Bern.) Die Installationen für die Materialgewinnung, Zubereitung und Zufuhr und für die Betonaufbereitung wurden begonnen. Ebenso sind ungefähr 11 % des Felsaushubes gelöst worden.

Der Verbindungsstollen Grimsel-Gelmer wurde vergeben an Losinger & Prader. Von diesem Stollen sind total 1923 m erbohrt worden oder rund ⅓ des gesamten zu leistenden Vortriebes. Die Installationen sind hier so getroffen, dass auch im Winter gearbeitet werden kann.

Die Gelmersperre mit einer Betonkubatur von zirka 90,000 m³ wird ausgeführt durch die Firma Seeberger in Frutigen. Von Fundamentaushub wurden ungefähr 11 % geleistet. Ebenso wurde der Grundablass teilweise ausgeführt. Die Installationen sind befriedigend vorgerückt.

Der Druckschacht Gelmersee-Handeck ist vergeben worden an die Firma Losinger & Prader. Es konnten im Berichtsjahr die Fensterstollen gebohrt und mit dem eigentlichen Druckschacht begonnen werden. Die Versuche für die Auskleidung des Druckstollens fielen befriedigend aus.

Beim Maschinenhaus wurden die Fundamente für die Wohnhäuser erstellt und teilweise der Aushub für das Maschinenhaus ausgeführt sowie der dortige Umleitungsstollen für die Aare mit 105 m Länge durchschlagen.

Der Kabelstollen Handeck-Guttannen ist in zwei Losen vergeben worden. Los I an die Firma Hoch- und

Tiefbau A.-G. in Bern und Los II an Rüegg & Cie. in Delsberg mit Hirt-Suter in Biel. Die Arbeiten sind auch hier gut gefördert worden.

Für die maschinellen und elektrischen Anlagen sind die Ausführungspläne in Bearbeitung. Die Vergebung der Arbeiten wird im Jahre 1927 erfolgen, auch für das Maschinenhaus.

Die Vergebung der Arbeiten erfolgt im Rahmen der vorgesehenen Kostenvoranschläge.

Für die Arbeiter wird überall nach Möglichkeit gesorgt. Beschäftigt waren gleichzeitig bis 1200 Mann. Total wurden geleistet zirka 3,000,000 Arbeitsstunden. An Materialien wurden zirka 13,000 t zugeführt.

Auf der Handeck wurde ein Notspital eingerichtet mit einem ständigen Arzt der Unternehmung. Für die Arbeiter ist auch eine allgemeine Krankenkasse gegründet worden, welche sehr gute Dienste leistet.

Durch die Baudirektion werden die Arbeiten regelmässig besichtigt, und es wird dem Regierungsrat in schriftlichen Berichten vom Resultat der Baubesuche Kenntnis gegeben.

Rechtliches. Der Umstand, dass im Jahre 1926 aussergewöhnlich viele Wasserrechtskonzessionen erteilt wurden (es handelt sich um ungefähr ein Dutzend), könnte darauf schliessen lassen, dass dementsprechend auch eine ganze Reihe Wasserwerke entstanden seien. Dies ist jedoch nicht zutreffend. In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich nicht um neue Werke, sondern um Bereinigung der Rechtsverhältnisse von solchen, die schon längst bestanden haben. Im Hinblick auf den Wasserkataster wurde nämlich jede Gelegenheit benutzt, um an Stelle der oft sehr mangelhaften Rechtsunterlagen neue Konzessionen gemäss Gesetz vom 26. Mai 1907 auszustellen. Auf diese Weise wird es möglich, nicht nur die Rechtsverhältnisse zu bereinigen, sondern auch Pläne zu erhalten, welche dem jetzigen Zustand der Wasserwerke entsprechen. Derartige in dieser Weise benutzten Gelegenheiten waren z. B. die Konzessionsübertragungen an neue Inhaber, wobei die Genehmigung des Regierungsrates gemäss Art. 15 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 an neue Bedingungen geknüpft werden darf. Gleich verhält es sich mit den Gesuchen um Bewilligung für den Ausbau oder Veränderung bestehender Werke. Ausser den Geschäften dieser Art, die 1926 noch erledigt werden konnten, waren auf Ende des Jahres noch eine ganze Anzahl von solchen hängig, worüber der nächste Jahresbericht Auskunft erteilen wird. Eine Verzögerung entsteht in den meisten Fällen dadurch, dass die Beschaffung richtiger Pläne, welche den gesetzlichen Vorschriften und dem jetzigen Zustand des Wasserwerkes entsprechen, bedeutende Zeit erfordert. Abgesehen hiervon, gelang es in der Regel, diese Geschäfte ohne grössere Schwierigkeit zu erledigen. Nur in einem noch nicht zum Abschluss gelangten Fall, nämlich bei der Papierfabrik Alb. Ziegler A.-G. in Grellingen, ergaben sich Schwierigkeiten rechtlicher Natur, so dass sich die Erledigung unerwartet lang hinauszog und heute noch aussteht.

Eine neue Konzession von grösserer Bedeutung ist nur diejenige für die Elektrowerke Reichenbach A.-G., die ihr bestehendes Werk am Reichenbachfall durch eine neue, hauptsächlich für den Winter bestimmte Anlage ergänzte. Es handelt sich um ein Gefälle von 184 m. Der maschinelle Ausbau erreicht 2100 P. S. Da die neue obere Stufe eine Erweiterung und grundlegende Veränderung der bestehenden Anlage bildet, wurde gestützt auf das Gesetz vom 26. Mai 1907 durch Regierungsratsbeschluss vom 12. Oktober 1926 für das gesamte Werk eine einheitliche Konzession erteilt.

Es ist überhaupt nicht anzunehmen, dass in den nächsten Jahren neben den Oberhasliwerken neue Kraftwerke von grösserer Bedeutung entstehen. Voraussichtlich wird sich die Bautätigkeit hauptsächlich auf den Ausbau bestehender Werke beschränken, oder es wird sich, wo die Verhältnisse aussergewöhnlich günstig liegen, um kleine Anlagen handeln, deren Kraft an Ort und Stelle verwendet werden kann.

Die Gelegenheit für Kraftbeschaffung von Elektrizitätswerken ist indessen so günstig, dass auch bei den kleinen Werken in den letzten Jahren eher eine Verminderung als eine Vermehrung eingetreten ist. Bei kleinern Werken, die ausser Gebrauch stehen, wurde in mehreren Fällen der Verzicht auf das Wasserrecht erklärt, wobei allerdings die Absicht, damit der Besteuerung zu entgehen, ebenfalls eine Rolle spielt.

Dass die Zahl der Wasserwerke eher zurückgeht als zunimmt, ergab sich auch bei der Revision der vom eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft herausgegebenen Statistik über die in der Schweiz ausgenutzten Wasserkräfte. Gegenüber dem Bestand auf 1. Januar 1914 zeigt sich eine Verminderung, dagegen ist durch den Bau grösserer Werke, wie Mühleberg, der Kraftzuwachs ein gewaltiger, was sich auch in der Vermehrung der jährlichen Wasserrechtsabgaben zeigt. Genauere Zahlen können hierüber noch nicht gegeben werden, da auf jeden Fall beim Druck noch einige Bereinigungen anzubringen sind. Für beide Abteilungen des Wasserrechtsamtes brachte diese Revision eine bedeutende Arbeit, indem auf alle seit 1914 vorgekommenen Änderungen Rücksicht genommen werden musste und zudem die neue Ausscheidung der Kategorien zu berücksichtigen war. Genaueres wird der Bericht für 1927 bringen.

Leider sind die eidgenössischen Vorschriften für den **Wasserrechtskataster** immer noch nicht erschienen. Da aber die Vorarbeiten für den Kanton Bern über die voraussichtlichen Minimalanforderungen der Bundesbehörden weit hinausgehen, erscheint ein längeres Zuwarten nicht mehr zweckmässig, sondern, wenn bis Ende 1927 die eidgenössischen Vorschriften noch immer nicht erschienen sind, für den Kanton selbständig vorzugehen und dem Grossen Rat das im Gesetz vom 26. Mai 1907 vorgesehene Dekret vorzulegen, welches dann allerdings den Bundesbehörden zur Genehmigung vorzulegen wäre.

Über die Pflicht zur Eintragung von Wasserwerken in das Grundbuch scheint nun dank den Bemühungen der Justizdirektion auch in denjenigen Landesgegenden, wo in dieser Beziehung noch eine bedenkliche Konfusion bestand, etwas mehr Klarheit durchgedrungen zu sein. Dagegen gaben die Verfügungen des Bundesrates über die Eintragung der Heimfallrechte des Staates zu vielen Missverständnissen Anlass. Eine im Oktober 1926 im Amtsblatt erschienene Publikation mit Wegleitung der Justizdirektion war vielfach nicht richtig verstanden worden und hatte da und dort Beunruhigung erweckt. Es gelangten schriftlich und mündlich zahlreiche Anfragen an das Wasserrechtsamt, und es konnte erst Be-

ruhigung geschaffen werden, nachdem man in den meisten Fällen die Auskunft erteilen konnte, dass das Heimfallrecht des Staates für Wasserwerke, die ihre Kraft ganz oder doch zum grösseren Teil im eigenen Betrieb verwenden, überhaupt nicht in Betracht falle, und dass die Vorschriften des Bundesrates keineswegs eine Erneuerung der Konzession notwendig machen. Die Fälle, in denen das Heimfallrecht wirklich geltend gemacht werden kann, betreffen nur Elektrizitätswerke, die ihre Kraft nach aussen abgeben, und es gelang, allerdings nicht ohne Mühe, auf Grund der Verhandlungen mit den in Betracht fallenden Werken und in Verbindung mit der Justizdirektion den Vorschriften des Bundesrates innerhalb der gestellten Frist nachzukommen.

Über die Ableitung von Trinkwasser aus dem Quellgebiet von Äschau im Emmental nach Bern wurde schon im Verwaltungsbericht von 1925 berichtet. Diese Angelegenheit ist zum Abschluss gelangt durch den Beschluss des Regierungsrates vom 23. April 1926, durch welchen die Erlaubnis für eine vermehrte Wasserentnahme bei Äschau nach Art. 24 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 an folgende sichernde Bedingungen geknüpft wurde.

1. Die bestehende Leitung zwischen Emmenmatt und Mannenberg darf nicht erweitert werden, so dass das Maximalquantum des abzuleitenden Wassers schon durch das Fassungsvermögen dieser Leitung gegeben ist.

2. Nach Erstellung der neuen Wasserfassung bei Äschau ist das in der Winkelmatt gefasste Wasser in die Emme abzuleiten und nur in dringenden Notfällen für die Wasserversorgung zu benutzen.

3. Die Gemeindebehörden von Bern haben sich mit den Wasserwerkbesitzern zwischen Äschau und Emmenmatt über den Ersatz der ihnen entgangenen Kraft zu einigen, wobei die von den Experten gemachten Erhebungen als Grundlage dienen sollen. Die Einigung hierüber ist der Baudirektion vorzulegen. Für Ansprüche, die nicht durch gütliche Einigung erledigt werden können, bleibt die Anwendung von Art. 10, Al. 5, des Gesetzes vom 26. Mai 1907 und § 12, Al. 2, des Dekretes vom 21. September 1908 vorbehalten.

4. Die Gemeinde Bern hat an die Regulierung der Wasserführung der Emme durch ein Stauwehr beim Rebloch einen angemessenen Beitrag zu leisten, dessen Höhe nach Ausarbeitung eines Projektes durch den Regierungsrat in Anwendung der Art. 10 und 24 des bernischen Gesetzes vom 26. Mai 1907 und Art. 15 des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1916 über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte festgesetzt wird. Ferner hat die Gemeinde Bern auf Wunsch für die Ausarbeitung des Projektes ihre schon ausgeführten Erhebungen und Vorarbeiten zur Verfügung zu stellen.

Anschliessend hieran ist zu bemerken, dass die Frage der Regulierung der Wasserführung der Emme mittelst Stauwerk beim Rebloch vom Vorstand der Genossenschaft der Radwerkbesitzer geprüft wurde und dass sich diese in Verbindung mit der Genossenschaft Stau- und Kraftwerke Emmental gesetzt hat, deren schon am 23. März 1911 erteilte Konzession für ein Kraftwerk beim Rebloch durch Regierungsratsbeschluss vom 12. April 1926 nochmals auf 3 Jahr verlängert worden ist. In dieser Bewilligung findet sich die Bestimmung:

«Sollte es sich im Verlaufe der nächsten 3 Jahre zeigen, dass die Ausführung dieses Projektes nicht möglich ist oder unwirtschaftlich wäre, hat die Genossenschaft innerhalb dieser Frist eine Erklärung darüber abzugeben, ob sie die Ausführung eines reduzierten Projektes, bei welchem die Regulierung der Wasserführung der Emme im Vordergrund steht, entweder selbst übernehmen oder sich dabei beteiligen würde. Die Baudirektion wird ihr hierüber, sobald genügende Studien vorliegen, die notwendigen Mitteilungen zugehen lassen.»

Die Ausführung des ursprünglichen grossen Reblochprojektes ist wohl als aussichtslos zu betrachten. Dagegen besteht für ein Stauwerk, das zugleich den Zwecken des Hochwasserschutzes und der Regulierung der Wasserführung der Emme dienen soll, und erst in zweiter Linie die Kraftproduktion bezweckt, begründete Aussicht auf Verwirklichung. Allerdings ist es nicht leicht, allen Zwecken zugleich zu entsprechen, und es wird noch gründlicher Studien bedürfen, bevor ein in jeder Hinsicht einwandfreies Projekt vorgelegt werden kann. Dies ist nur möglich durch Zusammenarbeit der Privatinitiative mit den staatlichen Behörden. Es ist zu begrüssen, dass die Schritte hierfür eingeleitet sind, und wir hoffen, im nächsten Jahresbericht genauere Mitteilung hierüber bringen zu können.

Im Verlaufe des Jahres 1926 gelangte noch ein ähnliches Geschäft, das ebenfalls das Emmegebiet betrifft, zur Behandlung. Am 5. März 1926 hatte nämlich die Gruppenwasserversorgungs-Genossenschaft Burgdorf-Fraubrunnen das Gesuch eingereicht, der Regierungsrat möchte «die über die Vennersmühlequellen verhängte Eigentums- und Verfügungsbeschränkung gänzlich aufheben». Die Baudirektion teilte darauf mit Schreiben vom 3. November 1926 der Genossenschaft mit, dass sie an dem schon in den Jahren 1912/13 eingenommenen Standpunkt festhalten müsse, wonach für diese Wasserableitung die Vorschriften des Art. 24 massgebend seien und dass es ganz aussichtslos wäre, wenn sie dem Regierungsrat beantragen würde, von dem früher eingenommenen Standpunkt abzugehen. Daraufhin reichte die Genossenschaft ein neues Gesuch ein, dahingehend, es möchte ihr gestattet werden, die nötigen Einrichtungen zu treffen, um das bereits im Jahre 1913 in Aussicht genommene Quantum von 7000 Minutenliter tatsächlich abzuleiten. Die Erledigung dieses Geschäftes fällt nicht mehr in das Jahr 1926, und es wird im nächsten Verwaltungsbericht darauf zurückzukommen sein.

Die Gesuche um Bewilligung zur **Ausfuhr elektrischer Energie** wurden jeweilen nach den Grundsätzen geprüft, die schon in den frühern Verwaltungsberichten dargelegt worden sind.

Die Verhandlungen mit Frankreich über die **Rechtsverhältnisse am Doubs** sind noch immer nicht zum Abschluss gelangt. In einem einzigen Punkt ist ein Fortschritt zu verzeichnen, indem nämlich die Reklamationen gegen die Refraingesellschaft wegen Überschwemmung einiger auf bernischem Gebiet gelegener Grundstücke endlich erledigt worden sind. Die Streitigkeiten mit Séverin Châtelain haben ihren Abschluss dadurch gefunden, dass ihm die Refraingesellschaft das durch Überflutung bedrohte Grundstück abkaufte. Damit wurde auch die von der Gesellschaft hinterlegte Kaution frei, und das Depot von Fr. 2500 mit Zinsen konnte in Übereinstimmung mit dem eidgenössischen Departement des Innern gemäss Regierungsratsbeschluss vom 5. März 1926 zurückbezahlt werden.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass durch das Wasserrechtsamt wie in frühern Jahren zahlreiche Anfragen von Gemeinden und Privaten zu beantworten waren, die in einzelnen Fällen eingehende Prüfung erforderten. Die hierdurch entstehende Arbeit lohnt sich übrigens reichlich, indem es auf diese Weise öfters gelingt, dafür zu sorgen, dass diese Geschäfte von Anfang an nach den gesetzlichen Vorschriften behandelt werden können und nicht erst nachträglich mit Mühe und Not in das richtige Geleise gebracht werden müssen.

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1926.

Hauptrubriken	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion .	108,925	—	110,510	30	1,585	30	—	—
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes .	158,535	—	158,333	70	—	—	201	30
C. Staatsgebäude, Unterhalt	483,000	—	506,122	15	23,122	15	—	—
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	870,000	—	869,704	55	—	—	295	45
E. Strassenunterhalt	3,255,400	—	3,454,603	27	199,203	27	—	—
F. Strassenbauten und Korrektionen .	350,000	—	349,970	—	—	—	30	—
G. Wasserbauten	468,500	—	467,850	42	—	—	649	58
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft .	+ 3,350	—	+ 2,609	10	740	90	—	—
J. Vermessungswesen	96,100	—	89,385	91	—	—	6,714	09
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen . .	27,135	—	25,903	40	—	—	1,231	60
Total	5,814,245	—	6,029,774	60	224,651	62	9,122	02
Mehrausgaben Fr. 215,529. 60.	+ Einnahmen							

Die Minderausgaben auf Rubrik J und K resultieren aus dem Rücktritt eines Angestellten des Vermessungsamtes auf 31. Dezember 1925 und des Abteilungschefs der Eisenbahndirektion auf 1. September 1926.

Die Mehrausgaben auf Rubrik A betreffen die Anstellung einer Aushilfe, diejenige auf Rubrik C die Pfrundloskäufe Tavannes und Leuzigen und diejenige auf Rubrik E Wasserschaden mit rund Fr. 200,000.

Den Mehrausgaben stehen Fr. 9122. 02 Minderausgaben gegenüber.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Irrenanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	199,921	05	19,512	70	180,408	35
Automobilsteuer	1,400,000	—	2,527,718	73	115,086	35	2,412,632	38
Juragewässerkorrektion I	75,000	—	52,453	55	9,267	55	43,186	—
Total	3,475,000	—	2,780,093	33	143,866	60	2,636,226	73

Die Automobilsteuer pro 1926 betrug Fr. 2,350,260. 25. Auf Juragewässerkorrektion wurde, wie letztes Jahr, zurückgehalten zur Äufnung des Schwellenfonds.

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1926		Neue Vorschüsse pro 1926		Amortisation pro 1926		Stand am 1. Januar 1927	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Obligatorische Unfallversicherung, Kontokorrent	17,079	08	60,644	25	55,536	35	22,186	98
2. Kautionen für Anlagen Dritter in Strassen	+ 16,935	60	5,496	50	4,251	50	18,180	60
3. Bern, path. und pharm. Institut, Umbau	—	—	460	90	460	90	—	—
4. Bern, path. und pharm. Institut, Mobiliar und Apparate	88,959	70	—	—	—	—	88,959	70
5. Bern Frauenspital, Erweiterung 1926/27	13,228	90	428,490	35	300,059	55	141,659	70
6. Bern, Frauenspital, Mobiliar und Apparate	—	—	32,229	25	60,000		+ 27,770	75
7. Öschberg, Gartenbauschule, Lehr- und Verwaltungsgebäude	—	—	18	—	18	—	—	—
8. Rütti, landw. Schule, Wiederaufbau der Scheune	—	—	980	70	980	70	—	—
9. Delsberg, landw. Schule Courtemelon, Neubauten	10,907	85	240,220	75	300,000	—	+ 48,871	40
10. Tessenberg Z. E. A., Neubauten	102,525	50	324,756	55	—	—	427,282	05
11. Tessenberg Z. E. A., Wiederaufbau einer Scheune	+ 13,185	50	13,185	50	—	—	—	—
12. Biel Technikum, Neubau	701,928	20	375,941	15	213,200	70	864,668	65
13. Pruntrut, Staatsgebäude alt. Bären, Umbauten	1,297	80	713	35	—	—	2,011	15
14. Erlach Erziehungsanstalt, Umbau der Scheune	+ 2,680	—	2,680	—	—	—	—	—
15. Waldau, Irrenanstalt, Entneblungsanlage in der Küche	5,899	80	—	—	5,899	80	—	—
16. Münsingen, Irrenanstalt, Badeinbau Abteilung V	—	—	3,999	35	3,999	35	—	—
17. Bellelay, Irrenanstalt, Automatische Kühlanlage	—	—	602	30	602	30	—	—
18. Bellelay, Irrenanstalt, Schweinestall mit Küche	21,473	25	—	—	10,000	—	11,473	25
19. Triangulation IV. Ordnung, Sektion Bern	20,650	40	316	50	7,039	30	13,927	60
20. Triangulation IV. Ordnung, Biel und Umgebung	8,875	20	32	15	—	—	8,907	35
21. Triangulation IV. Ordnung, Thun, Stadtgebiet	—	—	2,851	—	—	—	2,851	—
22. Triangulation IV. Ordnung, Amt Aarwangen	20,490	20	1,190	50	18,030	—	3,650	70
23. Triangulation IV. Ordnung, Jura, Sekt. I und II	7,960	71	—	—	7,960	71	—	—
24. Triangulation IV. Ordnung, Jura, Sekt. III und IV	51,828	55	78	60	—	—	51,907	15
25. Chevenez Güterzusammenlegung, Vorarbeiten	14,874	40	—	—	5,384	15	9,490	25
26. Feuerversicherung der Vermessungswerke	+ 7,000	—	1,000	—	—	—	8,000	—
27. Bundessubventionen an Vermessungswerke	—	—	135,721	40	135,721	40	—	—
28. Bern, Tiefenaustrasse, Umbau	—	—	65,046	15	65,046	15	—	—
29. St-Ursanne-Tariche-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	83,018	75	22,000	—	61,018	75
30. Frutigen-Adelboden-Strasse, Korrektion	883,375	60	—	—	—	—	883,375	50
31. Bern, Thun- und Seftigenstrasse, Loskauf	183,400	—	—	—	34,800	—	148,600	—
32. Grimselstrasse, Verstärkungsarbeiten	56,092	45	14,425	25	—	—	70,517	70
33. Simmentalstrasse bei Wimmis, Unfall Frey	—	—	1,750	—	—	—	1,750	—
34. Motorwagenankauf	54,656	05	—	—	21,914	20	32,741	85
35. Emme zu Rüderswil, Schwellenbauten	+ 4,299	80	4,299	80	—	—	—	—
36. Sensekorrektion zu Neuenegg	12,138	60	952	20	11,000	—	2,090	80
37. Kanderkorrektion Engstligen-Kien-Stegweid	193,674	40	349	95	154,137	05	39,887	30
38. Birrengraben zu Beatenberg, Verbauung	9,879	45	—	—	9,879	45	—	—
39. Aare im Schwäbis, Thun, Wasserkraftstudien	2,145	—	—	—	—	—	2,145	—
40. Emmewasserableitung nach Bern, Expertise	7,583	70	—	—	4,320	—	3,263	70
41. Juragewässerkorrektion, Ausbau	276,953	71	—	—	—	—	276,953	71
42. Doubs, Rechtsverhältnisse	3,680	85	—	—	—	—	3,680	85
43. Schiffahrtskontrollgebühren	1,115	40	8,185	—	8,696	05	604	35
Total	2,772,674	75	1,803,139	65	1,456,686	11	3,175,605	14
Abzüglich Aktivposten (+)	44,100	90	6,496	50	4,251	50	102,822	75
Total Vorschussrechnung	2,728,573	85	1,796,643	15	1,452,434	61	3,072,782	39

Zunahme der Vorschussrechnung gegenüber 1925 Fr. 344,208. 54, resultierend aus folgenden Hauptposten: Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt Fr. 324,756. 55; Biel, Technikum Fr. 162,740. 45; Bern, Frauenspital Fr. 156,201. 55; denen anderseits Verminderungen gegenüberstehen, wie Kanderkorrektion Engstligen-Stegweid mit Fr. 153,787. 10.

Auf Ende des Jahres wurden 18 Posten der Rechnung, nämlich Ziff. 4, 10, 12, 18—25, von Ziff. 29 Franken 13,018. 75, 30—32, 34, 39 und 42 mit einer Gesamtsumme von Fr. 2,581,197. 45 von der Finanzdirektion zur Amortisation übernommen. Nach dieser Abschreibung beträgt die Vorschussrechnung noch *Fr. 491,584. 94* gegenüber Fr. 2,728,573. 85 auf Ende 1925.

Das Nämliche geschah mit dem Posten 1 und *b a* der stehenden Rechnung der Eisenbahndirektion mit einem Betrag von Fr. 83,830, wodurch sich dieselbe auf Fr. 2,680,306. 94 vermindert hat.

Die noch verbleibenden 25 Posten der Rechnung der Baudirektion sind nach Massgabe der Budgets und genehmigten allgemeinen Programme der kommenden Jahre zu liquidieren, einzelne derselben aus Rückvergütungen anderer Verwaltungen (Möblierungskosten).

Die aus ergangenen Baubeschlüssen noch verbliebenen *Verpflichtungen* der Baudirektion für unvollendete und unbezahlte Bauten auf den drei Hauptrubriken Hoch-, Strassen- und Wasserbau betrugen auf Ende des Jahres im Hochbau Fr. 1,715,500, im Strassenbau Fr. 245,900 und im Wasserbau Fr. 1,743,400. Im Hochbau figurieren darunter die grossen Bauten Biel Technikum, Tessenberg, Courtemelon und Bern Frauenspital, Münsingen Schwand, im Wasserbau die Emmekorrektion und verschiedene Verbauungen im Oberland sowie die Limpbachkorrektion.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1926		Neue Vorschüsse pro 1926		Amortisation pro 1926		Stand am 1. Januar 1927	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnprojektvorstudien	12,600	—	—	—	5,000	—	7,600	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Oberaargau-Seeland-Bahn	22,943	25	—	—	—	—	22,943	25
Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach-Bahn	4,615	—	—	—	—	—	4,615	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	—	—	167,040	—	—	—	167,040	—
Biel-Meinisberg-Bahn	80,000	—	96,290	50	—	—	176,290	50
Total	107,558	25	263,330	50	—	—	370,888	75
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	285,682	25	14,284	10	—	—	299,966	35
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bern-Neuenburg-Bahn	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
Brienzerseebahn	37,500	—	1,875	—	1,875	—	37,500	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Solothurn-Zollikofen-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	22,319	10	1,227	55	—	—	23,546	65
Langenthal-Melchnau-Bahn, Kupferlieferung	22,404	50	1,344	25	—	—	23,748	75
Total	1,859,689	54	26,530	90	9,675	—	1,876,545	44
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	118,269	55	16,650	—	10,000	—	124,919	55
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	36,298	15	5,338	65	6,184	—	35,452	80
Berner-Oberland-Bahnen	32,087	90	3,566	60	5,264	—	30,390	50
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Huttwil-Eriswil-Bahn	9,697	05	1,362	40	1,567	20	9,492	25
Total	221,702	65	26,917	65	23,015	20	225,605	10
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	71,465	—	4,765	—	—	—	76,230	—
b) Vorschüsse:								
Automobilkurs Worb-Biglen und Worb-Grosshöchstetten	8,475	40	254	25	—	—	8,729	65
Oberaargauische Automobilkurse	8,655	30	259	65	—	—	8,914	95
Automobilgenossenschaft Erlach und Umgebung	2,061	20	61	85	—	—	2,123	05
Total	90,656	90	5,340	75	—	—	95,997	65

Zur Erläuterung dieser Zusammenstellung dienen folgende Angaben:

1. Eisenbahnprojektvorstudien. Pro 1926 wurden Fr. 5000 amortisiert.

2. Eisenbahnsubventionen.

Biel - Täuffelen - Ins - Bahn. Der Vorschuss von Fr. 167,040 bildet die I. und II. Rate der neuen Staatsbeteiligung von Fr. 208,800 gemäss Grossratsbeschluss vom 15. September 1925.

Biel-Meinisberg-Bahn. Der aufgeführte Betrag setzt sich zusammen aus der IV. und letzten Rate der Staatsbeteiligung von Fr. 200,000 gemäss Grossratsbeschluss vom 20. November 1923.

3. Vorschüsse an Bahnen.

Biel-Täuffelen-Ins-Bahn. Der Betrag von 14,284 Franken 10 bildet die Zinsenbelastung pro 1926.

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

Langenthal-Melchnau-Bahn. Die neuen Vorschüsse stellen die Zinsenbelastungen pro 1926 dar.

4. Hilfeleistung an Bahnen.

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.

Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn. Die aufgeführten Beträge resultieren aus Rückzahlungen des Bahnunternehmens für Amortisationen und Zinsen pro 1924 und 1925 an den Staat und die Gemeinden.

Berner Oberland-Bahnen. Die neuen Vorschüsse sind keine Neuauszahlungen, sondern bilden die Verrechnung von Zinsen und Amortisationen an Staat und Gemeinden.

Huttwil-Eriswil-Bahn. Die neuen Beträge setzen sich zusammen aus Zinsen und Amortisationen pro 1924 und 1925.

6. Automobilkurse.

a) Subventionierung. Die Fr. 4765 bilden einen Beitrag an das Betriebsdefizit pro 1925 für den Automobilkurs Münchenbuchsee-Bätterkinden und eine Subvention pro 1925 an den Automobilkurs Grossaffoltern-Büren.

b) Vorschüsse. Die neuen Vorschüsse stellen Zinsenbelastungen pro 1926 dar.

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Im Berichtsjahr haben die eidgenössischen Behörden auf eine bezügliche Anfrage der Justizdirektion sich bereit erklärt, die Bundesbeiträge an die Vermessungen der Berggegenden nicht erst nach deren vollständigen oder losweisen Ausführung auszurichten, sondern auch Abschlagszahlungen entsprechend dem Arbeitsfortschritt zu gewähren. Damit ist eine wesentliche Erleichterung für diese Gemeinden geschaffen, welche nun den Gemeinden des Oberlandes die Anhandnahme der ausstehenden Vermessung eher möglich machen, soweit die Triangulation IV. Ordnung vom Kanton durchgeführt ist.

Personal. Das kantonale Vermessungsbureau zählt zurzeit 7 Beamte und Angestellte, 4 weniger als die Organisationsverordnung vom 30. August 1917 vorsieht.

B. Neue gesetzliche Erlasse.

Das auf 1. Januar 1926 in Kraft getretene Dekret über das öffentliche Verurkundungsverfahren bei Übertragung des Eigentums an kleinen Grundstücken wird, soweit bis jetzt ein Urteil möglich ist, wesentlich dazu beitragen, in den dafür in Betracht kommenden Fällen eine raschere und billigere Erledigung herbeizuführen, somit seinen Zweck erfüllen.

Andere gesetzliche Erlasse sind nicht zu erwähnen.

C. Stand der eidgenössischen Kartenwerke.

Die eidgenössische Landestopographie hat im Kanton Bern folgende Arbeiten ausgeführt:

I. Geodätische Arbeiten.

Triangulation: Weitmaschige Triangulation für trigonometrische Aufnahmen im Amtsbezirk Interlaken, 129 versicherte Neupunkte. Dazu 300 Schnittpunkte, nur für topographische Zwecke verwendbar. Schlussverifikation der Triangulation der Sektion Aarwangen.

Landesnivellement: Präzisionsnivellement Bern-Langnau-Kantonsgrenze Luzern.

Sekundärnivellemente: Bern-Dählhölzli, Belp-Stockmatt, Emmenmatt-Burgdorf, Wiggen-Schangnau, zusammen 73 km.

II. Topographie.

Neuaufnahmen: 1 : 50,000 im Simmental als Ergänzung der stereo-photogrammetrischen Aufnahmen. Photogrammetrische Aufnahmen 1 : 25,000 in den Gebieten Frutigen-Adelboden, Kiental-Kandersteg-Gemmi, Lauterbrunnen - Jungfrau (Konkordia), zusammen 1186 km², wovon 32 km² ausgewertet.

364 km² wurden photogrammetrisch aufgenommen in den Gebieten Simmental-Niesen-Reutigen und Interlaken-Habkern, wovon 298 ausgewertet.

In all diesen Gebieten wurden auch Ergänzungsarbeiten und Vervollständigungen der Aufnahmen am Messtisch vorgenommen.

Übersichtspläne wurden verifiziert über ein Gebiet von 140 km², der Gemeinden Asuel, Bassecourt, Bure, Châtelat, Court, Courtételle, Laufen, Liesberg, Monible, Perrefitte, Reconvilier, Roches, Sornetan.

III. Kartographie.

Für die Reproduktion werden bearbeitet: 1 : 25,000 die Blätter 96 Laufen, 98 Eriswil, 317 Kirchlindach, 320 Bolligen, 353 Thun; 1 : 50,000 Überdrücke: Scheidegg Sustenpass, Finsteraarhorngebiet; 1 : 100,000 die Blätter XII und XIII des Dufouratlasses.

IV. Reprodukion und Druckerei.

Die Stich- und Lithographieabteilung bearbeitete Nachträge auf den Blättern 121 Orvin, 135 Twann, 137 Kallnach, 320 Bolligen, 351bis Gurnigel, 355bis Stockhorn, 366 Boltigen, 462 Zweisimmen.

Die Kartendruckerei erstellte Neuausgaben 1 : 25,000 und 1 : 50,000 Atlasblätter 137 Kallnach, 316 Mühleberg, 319 Bern, 351bis Gurnigel, 353 Thun, 366 Boltigen, 392 Brienz, 462 Zweisimmen, 463 Adelboden, 472 Lenk sowie die zusammengesetzten Überdrücke Finsteraarhorn, Grimsel, Scheidegg, Simmental, Gsteig-Interlaken.

D. Grenzbereinigung Schweiz (Bern)-Frankreich.

In der Versicherung der Grenze bestehen noch Mängel, welche nach aufgenommenem Protokoll sukzessive behoben werden sollen. An der Elsässergrenze wurden Grenzbeschreibungen bereinigt.

E. Grundbuchvermessung.

1. Triangulation IV. Ordnung.

Die Triangulation IV. Ordnung Amt Aarwangen wurde fertig durchgerechnet und dann von der Bundesbehörde genehmigt. Für die teilweise Neuvermessung der Gemeinde Thun wurden 30 bestehende Triangulationspunkte neu versichert und 27 Neupunkte abgesteckt und vermessen und für die geplante Neuvermessung im Berggebiet der Gemeinde Pohlern die bestehenden 10 Triangulationspunkte revidiert, zum Teil besser versichert oder neu bestimmt. Im Jura mussten zirka 10 Triangulationspunkte neu versichert werden.

2. Sekundärnivellemente.

In den schon früher abgesteckten Nivellementszügen Gasel-Schwarzenburg, Kalchstetten-Guggersbach, Kirchenthurnen-Riggisberg, Wislisau-Schwarzenburg, Riggisberg-Wattenwil, Wislisau-Rüscheggraben-Guggisberg-Kalchstetten und Rüscheggraben-Rütti-Riggisberg sind auf zirka 70 km Länge 124 Fixpunkte einnivelliert worden. Von den in der Gemeinde Thun neuversicherten Triangulationspunkten wurden die Höhen von 35 Punkten durch Anschlussnivellement bestimmt.

3. Parzellarvermessungen.

Vom Regierungsrat genehmigt und vom Bund subventioniert wurde die Neuvermessung von Chevenez. In der Stadt Bern wurde mit der Vermessung der Sektion IV, Holligen, begonnen. Taxiert wurden ferner Thun (Bahnhofgebiet, Goldiwil n. d. Wald, Dürrenast) und Pohlern (Berggebiet). Weiter sind in Arbeit: Schangnau, Sektion I, Rüschegg, Sektion II, Bern, Sektion III, Weissenstein, Madiswil, Langenthal und Bure teilweise, Epiquerez, Saulcy.

4. Übersichtspläne.

Die Erstellung der Übersichtspläne wurde fortgesetzt, vide Abschnitt C II hiervor. Dieselbe kann auch durch andere als durch Kreisgeometer ausgeführt werden.

Bisher sind solche Pläne angefertigt worden:

Im Jura für 36 Gemeinden mit	323 km²
Im alten Kantonsteil (für 7 Gemeinden ganz, für 3 Gemeinden teilweise) mit	100 »
Zusammen	423 km²

In Arbeit stehen:

Im Jura 17 Gemeinden mit	151 km²
Im alten Kantonsteil (für 3 Gemeinden ganz und für 3 teilweise) mit	137 »
Total	288 km²

Es werden also bald über zirka 700 km² solcher Übersichtspläne vorhanden sein und den Gemeinden wie andern Behörden willkommene Dienste leisten. Vor allem bilden sie aber das Grundmaterial für die Ergänzung und Bereinigung der bestehenden Kartenwerke und insbesondere für die Erstellung der in Aussicht stehenden neuen Landeskarte.

5. Güterzusammenlegungen

kamen im Berichtsjahr keine zustande. Man scheut die Kosten und Schwierigkeiten.

6. Nachführungen.

20 Vermessungswerke des deutschen Kantonsteils wurden umgearbeitet. Damit stehen jetzt im ganzen 185 Vermessungswerke vollständig mit dem Grundbuch in Übereinstimmung. Bei weitern 28 Vermessungen ist mit der Umarbeitung begonnen worden.

Im Jura sind 14 Vermessungen vom Regierungsrat genehmigt und vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement als Grundbuchvermessungen anerkannt worden. Weitere 50 sind in Ergänzung begriffen, teilweise bis auf den Übersichtsplan vollendet.

Die Gemeinde Dürrenroth, die bis jetzt einen eigenen Nachführungskreis bildete, hat sich dem Nachführungskreis Trachselwald angeschlossen. Die Nachführung der Vermessungswerke im Amt Niedersimmental ist Grundbuchgeometer Studer übertragen worden.

Mit dem Jahre 1926 ist der neue Akkordtarif für Nachführungsarbeiten in Kraft getreten.

Vermarkungsrevisionen sind in verschiedenen Gemeinden fortgesetzt und in einigen andern neu begonnen worden. Die gemachten Erfahrungen ermöglichen nunmehr die Berechnung richtiger Preisansätze für die akkordweise Ausführung.

7. Gemeindegrenzbereinigungen.

11 Grenzbereinigungen zwischen den Gemeinden Bolligen-Zollikofen, Alle-Cœuve, Alle-Pruntrut, Mühleberg-Wileroltigen, Bern-Köniz, Laupen-Mühleberg, Seedorf-Radelfingen, Lohnstorf-Mühlethurnen, Reconvilier-Tavannes, Reconvilier-La Heutte, Reconvilier-Péry sind vom Regierungsrat genehmigt worden.

8. Bundesbeiträge an Vermessungsarbeiten.

Hierüber gibt die nachfolgende Zusammenstellung Auskunft.

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 oder Teile derselben	Total	Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1926: Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Aarberg													
31. Dez. 1925	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	12	12	—	—	—	—	—	934. 45	—	934. 45	29,708. 05	5,397. 60	35,105. 65
Aarwangen													
31. Dez. 1925	25	24	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	25	24	—	—	—	1	—	4,866. 95	—	4,866. 95	30,051. 40	—	30,051. 40
Bern													
31. Dez. 1925	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	11	11	—	—	—	—	—	6,892. 40	—	6,892. 40	90,220. —	25,928. 35	116,148. 35
Biel													
31. Dez. 1925	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	2	1	1	—	—	—	—	1,615. 55	—	1,615. 55	23,328. 45	—	23,328. 45
Büren													
31. Dez. 1925	14	13	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	14	13	—	—	1	—	—	2,704. 60	—	2,704. 60	27,249. 20	7,975. 30	35,224. 50
Burgdorf													
31. Dez. 1925	24	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	24	24	—	—	—	—	—	1,825. 90	—	1,825. 90	35,651. 20	1,045. 65	36,696. 85
Courtelary													
31. Dez. 1925	19	—	7	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	19	—	8	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg													
31. Dez. 1925	23	—	6	16	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	23	4	5	13	—	1	—	12,447. 15	30,945. —	43,392. 15	12,447. 15	30,945. —	43,392. 15
Erlach													
31. Dez. 1925	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	13	13	—	—	—	—	—	1,011. 65	—	1,011. 65	23,438. 85	—	23,438. 85
Freibergen													
31. Dez. 1925	17	—	6	10	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	17	—	7	9	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Fraubrunnen													
31. Dez. 1925	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	27	27	—	—	—	—	—	2,384. 90	—	2,384. 90	28,840. 80	12,972. 35	41,813. 15
Frutigen													
31. Dez. 1925	7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	7	2	—	—	—	—	5	634. 45	—	634. 45	6,975. —	—	6,975. —
Interlaken													
31. Dez. 1925	24	2	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	24	2	—	—	—	—	22	1,177. 25	—	1,177. 25	7,908. 10	—	7,908. 10
Konolfingen													
31. Dez. 1925	31	30	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	31	30	—	—	1	—	—	5,472. 70	—	5,472. 70	45,904. 95	745. 70	46,650. 65
Laufen													
31. Dez. 1925	12	1	6	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	12	5	2	5	—	—	—	15,278. 60	21,381. 55	36,660. 15	15,571. 75	22,875. 65	38,447. 40

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 oder Teile derselben	Total	Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1926: Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez. 1925	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	11	11	—	—	—	—	—	970. 25	—	970. 25	14,752. 90	—	14,752. 90
Münster													
31. Dez. 1925	34	—	12	16	6	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	34	3	13	12	6	—	—	4,903. —	8,160. 15	13,063. 15	5,679. 10	119,277. 90	124,957. —
Neuenstadt													
31. Dez. 1925	5	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	5	1	3	1	—	—	—	123. 05	—	123. 05	1,897. 60	—	1,897. 60
Nidau													
31. Dez. 1925	25	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	25	25	—	—	—	—	—	1,854. 85	—	1,854. 85	37,240. 25	—	37,240. 25
Oberhasle													
31. Dez. 1925	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1925	36	—	12	11	11	2	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	36	3	11	9	12	1	—	8,151. 10	60,375. 95	68,527. 05	12,941. 70	241,341. 20	254,282. 90
Saanen													
31. Dez. 1925	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez. 1925	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	4	2	—	—	1	1	—	220. 70	—	220. 70	6,681. 35	88,056. 05	94,737. 40
Seftigen													
31. Dez. 1925	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	27	27	—	—	—	—	—	5,671. 80	—	5,671. 80	68,113. 70	—	68,113. 70
Signau													
31. Dez. 1925	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	9	5	—	—	3	1	—	1,533. 80	—	1,533. 80	17,853. 15	171,094. 05	188,947. 20
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1925	9	1	—	—	5	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	9	1	—	—	5	—	3	289. 10	—	289. 10	8,163. 45	141,036. 15	149,199. 50
Ober-Simmental													
31. Dez. 1925	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1925	27	26	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	27	26	—	—	1	—	—	3,545. 40	—	3,545. 40	62,366. 20	25,700. 25	88,066. 45
Trachselwald													
31. Dez. 1925	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	10	10	—	—	—	—	—	1,113. 60	—	1,113. 60	20,816. 55	—	20,816. 55
Wangen													
31. Dez. 1925	26	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	26	26	—	—	—	—	—	2,405. 30	—	2,405. 30	33,397. 50	—	33,397. 50
Stand													
31. Dez. 1925	497	294	55	69	29	7	43	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1926	497	308	50	60	30	6	43	88,028. 50	120,862. 65	208,891. 15	667,198. 35	894,391. 20	1,561,589.55

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

Das Jahr 1926 war nicht nur für die schweizerischen Bundesbahnen, sondern auch für die bernischen Dekretsbahnen ein Jahr des wirtschaftlichen Rückschlages. Dieser Rückschlag ist kein unvermittelter, überraschender; erstellt vielmehr die Fortsetzung einer bereits früher festgestellten rückläufigen Bewegung dar. Die Gründe sind denn auch die nämlichen, bereits bekanntgegebenen. Neben der allgemeinen Krise in Landwirtschaft, Handel, Gewerbe und Industrie verschärfte erneut die Automobilkonkurrenz die Lage. Die Gegenmassnahmen seitens der Bahnunternehmungen haben bis jetzt nocht nicht zu wirksamen, praktischen Vorkehren geführt. Die am 31. Juli 1926 gegründete «SESA, Schweizerische Express A.-G.», welche sich die Unterstützung der Bahnen im Sinne der Anpassung an die neuzeitlichen Notwendigkeiten im Transportwesen zum Ziele setzt, konnte erst nach der Jahreswende wirksam auf den Plan treten; das Jahr 1927 wird über die Nützlichkeit dieser Institution ein erstes Urteil ermöglichen. Es wird zugegeben, dass die Bahnunternehmungen im Benehmen mit der «SESA» bereits in ansehnlichem Masse Transporte zurückzugewinnen vermochten, leider aber sind dabei Taxopfer nötig geworden.

Der Gesamtbetriebsüberschuss aller bernischen Dekretsbahnen beträgt rund Fr. 6,883,000 (1925 Fr. 7,534,000), d. h. Fr. 651,000 weniger als im Vorjahr. Das Ergebnis steht ansehnlich über denjenigen der Tiefstandjahre 1921 und 1922 und reicht nahe an dasjenige des Jahres 1923 heran.

Die Berner Alpenbahn als wichtigste Dekretsbahn litt besonders unter der schlechten Sommerwitterung; überdies fehlte ein vollwertiges Äquivalent für den Pilgerverkehr der römisch-katholischen Kirche im Jahre 1925.

Die 16 bernischen Normalspurbahnen — ohne Einrechnung der Berner Alpenbahn — erzielten im Berichtsjahr insgesamt rund Fr. 13,060,000 Betriebseinnahmen (1925: Fr. 13,552,000); die Betriebsausgaben betragen Fr. 10,693,000 (1925: Fr. 10,795,000) und der Betriebsüberschuss demnach Fr. 2,367,000 (1925: Fr. 2,757,000). Es bedeutet dies eine Verschlechterung des Betriebsergebnisses um Fr. 390,000, herrrührend von einer 492,000 Franken betragenden Einnahmenverminderung und einer gleichzeitigen, kompensierenden Ausgabensenkung im Betrage von Fr. 102,000.

Auch das Gesamtergebnis der 14 Schmalspurbahnen weist — im Gegensatz zu den vorjährigen Verhältnissen — eine Verschlechterung auf. Bei Fr. 7,380,000 Betriebseinnahmen und Fr. 5,637,000 Betriebsausgaben resultiert ein Betriebsüberschuss von Fr. 1,743,000 (1925: Fr. 2,079,000). Während das letztjährige, verhältnismässig günstige Ergebnis auf eine durch die Witterung begünstigte Entfaltung des Fremdenverkehrs zurückzuführen war, muss der diesjährige Ausfall gerade als Folge der sehr ungünstigen Witterung bezeichnet werden. Das häufig frostig-kühle Wetter während den Monaten Juni, Juli und teilweise August tat dem ohnehin durch die Valutaverhältnisse beeinträchtigten Fremdenverkehr starken Abbruch. Dem namhaften Einnahmenrückgang von Fr. 393,000 steht ein bescheidener Ausgabenrückgang von Fr. 57,000 gegenüber.

Die Überschüsse aller Dekretsbahnen — ohne Einbeziehung der Berner Alpenbahn — erreichen den Betrag von rund Fr. 4,110,000, und nach Einbeziehung der Berner Alpenbahn ergibt sich für alle Dekretsbahnen ein Betriebsüberschuss von rund Fr. 6,883,000.

Über die Entwicklung seit dem Jahre des tiefsten Standes, 1921, orientieren folgende Zusammenstellungen:

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
	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
1926	13,060,000	10,693,000	2,367,000
	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
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
	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
1926	7,380,000	5,637,000	1,743,000
	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
1926	31,628,000	24,745,000	6,883,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1924 . . .	75,0
1922	80,0	1925 . . .	77,0
1923	77,0	1926 . . .	78,0

Interessant ist die Feststellung, dass es im Laufe der verglichenen 6 Jahre gelungen ist, den Betriebskoeffizienten von 82 auf 78 zu senken. Diese Senkung ist ausschliesslich von der Ausgabenseite her erfolgt. Würde der Koeffizient pro 1926 immer noch 82 betragen, so wären die Betriebsausgaben um rund 1¼ Millionen Franken höher. Obwohl die Materialpreise gesunken sind, bestätigt diese Verbesserung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und Ausgaben doch den erfolgreichen Sparwillen aller Beteiligten. Dabei ist auch zu bedenken, dass die Zugsleistungen gesteigert wurden.

In baulicher Beziehung sind besonders zwei Fortschritte zu erwähnen. Einmal die Beendigung des Ausbaues der Seeländischen Lokalbahnen (Biel-Täuffelen-Ins) von Nidau nach Biel. Sodann die am 18. Januar 1926 erfolgte Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Biel-Meinisberg-Bahn durch die Pächterin, die Einwohnergemeinde Biel.

Die Vorbereitungen des Umbaues der Bern-Neuenburg-Bahn auf die elektrische Traktion wurden weitergeführt; die entscheidenden Beschlüsse werden im ersten Semester des Jahres 1927 zu fassen sein.

Den Fusionsbestrebungen war am Schlusse des Berichtsjahres noch ein Erfolg beschieden. In ausserordentlichen Generalversammlungen beschlossen am 23. Dezember 1926 die Bern-Worb-Bahn und die Worblentalbahn ihre Fusion. Es ist zu hoffen, dass dieser Erfolg den Weg zu weiteren Verschmelzungen ebnen hilft.

Mit einer ausführlichen Eingabe gelangte die bernische Regierung zu Beginn des Berichtsjahres an den schweizerischen Bundesrat, in welcher die Notwendigkeit einer vermehrten Würdigung der bernischen Verkehrsbedürfnisse durch die schweizerischen Bundesbahnen dargelegt wurde. Es betraf dies vorab die Elektrifikation bernischer Linien der schweizerischen Bundesbahnen. Die lautgewordene Absicht, die Bundesbahnelektrifikation unmittelbar nach 1928, d. h. vor dem Umbau wichtiger, bernischer Durchgangslinien, durch eine längere «Atempause» zu unterbrechen, musste in bernischen Kreisen bestürzen und konnte nicht widerspruchslos bestehen bleiben. Wir müssen mit allem Nachdruck einen an die Elektrifikation der Strecke Biel-Delsberg anschliessenden Umbau der Strecke Delle-Delsberg-Basel verlangen. Auch ist es im Hinblick auf die bernischen Interessen undenkbar, dass die Elektrifikation der Linie Bern-Langnau-Luzern und der Brüniglinie auf unbestimmte Zeit verschoben werden könnte. Sodann wurden beim Bunde auch Schritte eingeleitet zur Sanierung jener Zollverhältnisse, welche die Berner Alpenbahn im internationalen Durchgangsverkehr diskreditieren.

Die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Münster-Delsberg wurde bei der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen anbegehrt. Obwohl einige Verbesserungen zugesichert wurden, sind wir doch genötigt, festzustellen, dass die erfolgte Ablehnung des Doppelspurausbaues eine Hintansetzung sehr berechtigter bernischer Erwartungen bedeutet. Unser Begehren wird zwangsläufig eine Wiederholung erfahren müssen.

Im Anschluss an diese allgemeinen Darlegungen über die bernischen Dekretsbahnen interessieren auch einige Daten über das Betriebsergebnis der schweizerischen Bundesbahnen. Das Berichtsjahr schloss mit einem Defizit von Fr. 9,579,340 ab. Allein im Güterverkehr betrug der Einnahmenausfall — trotz zunehmender Nutzleistung — Fr. 6,850,000, und 72,6 % der Gütermengen mussten auf Grund von Ausnahmetarifen befördert werden. Der letzterwähnte Umstand hat den durchschnittlichen Tonnenertrag auf Fr. 12. 79 (1925: 13. 52) herabgedrückt.

2. Schiffahrt.

Wie bis anhin wurde 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 Schiffahrtsaufseher durchgeführt.

Die Einnahmen aus dieser Kontrolle betragen Fr. 8696. 05 (Gebührenmarken Fr. 8341, Einnahmen aus Stempelmarken, Reglementen, Nr.-Schildern und Verschiedenem Fr. 355. 05); bei Fr. 6628. 85 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 2067. 20.

3. Personal.

An Stelle des mit Wirkung ab 15. September 1926 in ehrenvoller Weise zum Betriebsdirektor der Emmentalbahn und mitbetriebenen Linien ernannten langjährigen Abteilungschefs, Ingenieur K. Braun, wurde vom Regierungsrat als Abteilungschef gewählt: Dr. Ch. Moser.

B. Fahrpläne.

Es wurden an der interkantonalen Fahrplankonferenz vom 1.—4. März 1926 gegenüber den schweizerischen Bundesbahnen und den Privatbahnen 153 Begehren vertreten, wovon annähernd die Hälfte ganz oder teilweise berücksichtigt wurde.

Zufolge der wirtschaftlich unsichern allgemeinen Lage, welche bei den Bundesbahnen Defizitbefürchtungen auslöste, war auch das Eisenbahndepartement in der Gewährung neuer Fahrleistungen äusserst zurückhaltend. Ebenso war die Aufsichtsbehörde gegenüber den Begehren um Schnellzugshalte — in Bestätigung der bisherigen Auffassung — unnachgiebig.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr).

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Das Betriebsergebnis pro 1926 verzeichnet im Bahnbetrieb eine bescheidene Einnahmenvermehrung. Die Betriebseinnahmen des Bahnbetriebes stiegen gegenüber dem Vorjahr um Fr. 175,075 und erreichten die Summe von Fr. 10,434,674. Diese Einnahmensteigerung rührt ausschliesslich vom Güterverkehr (vermehrte Kohlentransporte infolge des englischen Bergarbeiter-

streikes) her, der rund Fr. 470,000 mehr abwarf, wogegen sich im Personenverkehr ein sehr fühlbarer Ausfall von rund Fr. 238,000 einstellte.

Beim Schiffsbetrieb ist leider ein kleiner Rückschlag der Einnahmen und des Betriebsüberschusses zu konstatieren.

Der Ausfall im Personenverkehr der Berner Alpenbahn ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Einmal wies der Pilgerverkehr nach Italien nicht mehr die im Vorjahr (dem Jubeljahr der römisch-katholischen Kirche) verzeichneten Frequenzen auf. Sodann litt speziell die Hochsaison sehr unter der ungünstigen Witterung. Schliesslich sind auch die Einflüsse der allgemeinen Wirtschaftskrise und der Automobilkonkurrenz zu erwähnen. Im Güterverkehr war die Rückgewinnung der Wiedergutmachungskohlentransporte leider noch nicht möglich.

Die Betriebsausgaben stiegen im Bahnbetrieb von Fr. 7,644,000 auf Fr. 7,680,700, was eine Vermehrung von Fr. 36,700 bedeutet; auch beim Schiffsbetrieb verzeichnen die Ausgaben leicht steigende Tendenz, da dem Ausgabentotal von Fr. 715,500 pro 1925 ein solches von rund Fr. 733,200 gegenübersteht. Im Berichtsjahr ist eine leichte Vermehrung der Fahrleistungen eingetreten.

Der gesamte Betriebsüberschuss der Unternehmung — ohne Einschluss der Erneuerungskosten — betrug Fr. 2,772,881 oder Fr. 75,044 mehr als im Vorjahr.

Die entlastende Neuregelung des Verkehrsteilungsvertrages erweist sich angesichts dieses ungenügenden Betriebsergebnisses als durchaus unerlässlich.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betrugen Fr. 494,000 (541,000). Dem Einnahmenausfall von Fr. 47,000 liegt eine Einbusse auf allen Verkehrspositionen zugrunde. Der Ausfall beträgt im Personenverkehr rund Fr. 11,000 und im Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr rund Fr. 26,000. Auch die verschiedenen Einnahmen — insbesondere die Einnahmen aus Rollmaterialmiete — verzeichnen einen Ausfall von rund Fr. 10,000.

Demgegenüber kann indessen festgestellt werden, dass das Betriebsergebnis von der Ausgabenseite her eine bescheidene Verbesserung erfahren hat. Die Betriebsausgaben betrugen im Berichtsjahr Fr. 288,900 (Fr. 296,000). Der Betriebsüberschuss erreicht folglich noch den Betrag von Fr. 205,100 (Fr. 245,000).

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Auch bei diesem Unternehmen trat im Berichtsjahr ein Einnahmenrückgang ein; er betrug Fr. 26,000 da das Einnahmentotal den Betrag von Fr. 747,000 (Fr. 773,000) nicht zu übersteigen vermochte. Während der Einnahmenausfall im Personenverkehr nur Fr. 3300 beträgt, erreicht er im Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr die für das Unternehmen respektable Summe von Fr. 26,000; eine leichte Vermehrung der verschiedenen Einnahmen reduzierte den Nettoausfall auf den erwähnten Betrag von Fr. 26,000. Die Betriebsausgaben belaufen sich auf rund Fr. 560,000 (562,000), weshalb ein Betriebsüberschuss von Fr. 187,000 (Fr. 211,000) resultiert.

4. Gürbetalbahn.

Die Einnahmen dieses Unternehmens betragen Fr. 1,583,000 (Fr. 1,579,000) und verzeichnen demnach eine unmerkliche Zunahme. Die Betriebsausgaben vermochten durch allseitige Sparmassnahmen erheblich reduziert zu werden und belaufen sich auf rund Franken 1,125,000 (Fr. 1,158,000). Der Betriebsüberschuss erreicht den Betrag von rund Fr. 458,000 (Fr. 421,000).

Die Verkehrseinnahmen weisen leider eine rückläufige Bewegung auf, und die bescheidene Verbesserung des Betriebsüberschusses ist lediglich zurückzuführen auf vermehrte Mietgeldeinnahmen für Lokomotiven, welche auf den Gemeinschaftsbahnen Verwendung fanden.

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Den Einnahmen im Betrage von rund Fr. 660,000 (Fr. 707,000) stehen rund Fr. 545,000 (Fr. 517,000) Betriebsausgaben gegenüber. Der Betriebsüberschuss von Fr. 115,000 (Fr. 190,000) bedeutet eine Verschlechterung des Rechnungsergebnisses um rund Fr. 75,000 und gestattet bei Beachtung des Grundsatzes der Selbsterhaltung lediglich die Verzinsung und Amortisation des Elektrifikationsdarlehens des Bundes. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr machte sich im Berichtsjahr ein beträchtlicher weiterer Rückgang geltend. Leider trat besonders zufolge der streckenweisen Ergänzung des Schotterbettes, auch eine kleine Ausgabenvermehrung ein.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Die Betriebseinnahmen dieses Unternehmens haben einen weitern Rückschlag erlitten und betragen noch rund Fr. 2,170,000 (Fr. 2,267,000); die Verminderung von rund Fr. 97,000 ist zu rund 80 % im Personenverkehr entstanden. Bei der Erwähnung dieser Tatsache ist indessen nicht ausser acht zu lassen, dass die schweizerische landwirtschaftliche Ausstellung im Vorjahr eine ausserordentliche Mehreinnahme von rund Fr. 60,000 erbracht hatte. Der Betriebsüberschuss beträgt rund Fr. 272,000 (Fr. 420,000).

Das Unternehmen unterbreitet den Aktionären und Gläubigern gegenwärtig seine Sanierungsvorschläge und erstrebt mit Hilfe des Bundes, des Kantons und der Landesgegend, die Elektrifikation.

7. Sensetalbahn.

Auch das Betriebsjahr 1926 bestätigte die ausserordentliche Krisenempfindlichkeit dieses Unternehmens. Die Betriebseinnahmen vermochten sich nicht auf der vorjährigen Höhe zu halten und sanken auf Fr. 154,600 (Fr. 158,000). Die Einnahmenverminderung rührt sozusagen ausschliesslich vom Personenverkehr her; dieser Verkehr litt unter der Beeinträchtigung des Abonnentenverkehrs, welche sich als Folge umfassender Personalentlassungen bei der Polygraphischen Gesellschaft ergab. Auch die Automobilkonkurrenz, welche an Markttagen im Verkehr nach Bern besonders augenfällig in Erscheinung tritt, wirkte schädigend. Im Güterverkehr kann eine bescheidene Einnahmenvermehrung registriert werden. Die Erwerbung der lahmgelegten Nestlé-Be-

sitzungen in Neuenegg durch die Firma Dr. A. Wander A.-G. ist ein glückliches Ereignis, das sich im Berichtsjahr indessen noch nicht zugunsten des Bahnbetriebsergebnisses auszuwirken vermochte.

Die Betriebsausgaben betragen, exklusive Erneuerungskosten, Fr. 149,000 (Fr. 147,000).

Der Betriebsüberschuss erreicht rund Fr. 5600 (Fr. 11,600).

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Wir sahen uns bezüglich dieses Unternehmens schon letztes Jahr zur Erstattung eines wenig erfreulichen Berichtes genötigt. Leider haben sich die Verhältnisse im Berichtsjahr noch ganz erheblich verschlechtert. Die Betriebseinnahmen betrugen Fr. 1,805,100 (Fr. 1,910,400). Der Rückgang von Fr. 105,300 entfällt mit Fr. 25,000 auf den durch die ungünstige Witterung beeinträchtigten Personenverkehr und mit Fr. 75,000 auf den Güterverkehr. Automobilkonkurrenz und Ausnahmetaxen haben den Ertrag des Güterverkehrs nachteilig beeinflusst.

Die Betriebsausgaben betragen Fr. 1,554,400 (Fr. 1,610,000) und haben somit eine ansehnliche Senkung erfahren. Die Weiterführung der Massnahmen zur Betriebssanierung wird die Höhe der Betriebsausgaben weiterhin günstig beeinflussen. Allerdings drohen gewisse bevorstehende Vertragserneuerungen, namhafte Mehrausgaben zu veranlassen.

Der Betriebsüberschuss beträgt nurmehr Fr. 250,700 (Fr. 300,000).

Das Unternehmen hat im Laufe des Jahres 1926 eine Konsolidierung seiner schwebenden Schulden durchgeführt vermittels Beanspruchung eines neuen, festen, zu 5½ % verzinslichen Vorschusskredites, der von verschiedenen Bank- und Kasseninstituten sowie Privaten gewährt wurde.

9. Emmentalbahn.

Die stark rückläufige Bewegung der Betriebseinnahmen, welche wir letztes Jahr konstatierten, ist leider im Berichtsjahr nicht zum Stillstand gelangt. Wir beklagen einen nochmaligen Einnahmenausfall von rund Fr. 103,000, wovon Fr. 10,000 auf den Personenverkehr und Fr. 85,700 auf den Gepäck-, Tier- und Güterverkehr entfallen. Das Total der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 2,076,200 (Fr. 2,179,300).

Die Betriebsausgaben betragen Fr. 1,686,380 (Fr. 1,804,000). Die Durchführung verschiedener Sparmassnahmen hat den Ausgabenstand günstig beeinflusst.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Fr. 707,800 (Fr. 727,300), d. h. rund Fr. 20,000 weniger als im Vorjahr.

Die Betriebsausgaben betragen Fr. 509,700 (Franken 480,000) oder rund Fr. 30,000 mehr als im Vorjahr. Die Ausgabenvermehrung rührt hauptsächlich her von einem vermehrten Unterhalt des Oberbaues (Schienenauswechslung im Tunnel etc.) und des Rollmaterials.

Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 198,100 (247,300 Franken).

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Auch dieses Unternehmen hat unter dem Einfluss der Automobilkonkurrenz, der immer ausgedehnteren Ausnahmetarifierung und nicht zuletzt der allgemeinen Wirtschaftskrise im Berichtsjahr einen fühlbaren Einnahmenrückgang zu verzeichnen. Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Fr. 736,300 (Fr. 769,500) und sind demnach um rund Fr. 33,000 kleiner als im Vorjahr. Die Betriebsausgaben — exklusive Erneuerungskosten — betragen Fr. 605,200 (Fr. 599,400), d. h. rund Fr. 6000 mehr als pro 1925. Es ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 131,100.

Die Verhandlungen betreffend die Fusion mit der Huttwil-Eriswil-Bahn konnten im Berichtsjahr nicht zum Abschlusse gebracht werden.

12. Huttwil-Wolhusen-Bahn.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Fr. 640,000 (Fr. 638,100), d. h. Fr. 1900 mehr als pro 1925. Die Betriebsausgaben betragen Fr. 571,700 (Fr. 585,500) und sind somit im Berichtsjahr um Fr. 13,800 zurückgegangen. Der Betriebsüberschuss beträgt demgemäss Fr. 68,300 (Fr. 52,600).

13. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 363,500 (Fr. 377,600), d. h. Fr. 14,100 weniger als im Vorjahr.

Notwendig gewordene grössere Unterhaltungsarbeiten am Rollmaterial haben leider auch eine Ausgabenvermehrung von rund Fr. 12,000 herbeigeführt. Das reine Ausgabentotal beträgt Fr. 351,800 (Fr. 339,500). Der Betriebsüberschuss beläuft sich zufolge dieser ungünstigen Entwicklung nur auf Fr. 11,700 (Fr. 38,100), d. h. er ist um Fr. 26,400 geringer als der vorjährige.

14. Huttwil-Eriswil-Bahn.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf 56,200 Franken (Fr. 60,500) und verzeichnen folglich im Berichtsjahr ebenfalls weichende Tendenz. Dabei ist allerdings zu sagen, dass hauptsächlich eine Verminderung der Einnahmen aus Rollmaterialmiete den Rückgang bewirkte. Die Betriebsausgaben stiegen zufolge teilweisem Umbau eines Motorwagens (ausserordentliche Aufwendungen) auf Fr. 57,500 (Fr. 43,500) an, wodurch sich an Stelle des letztjährigen Betriebsüberschusses von Fr. 17,000 ein Betriebsdefizit von Fr. 1300 ergibt.

Die Verhandlungen betreffend die Fusion mit der Langenthal-Huttwil-Bahn vermochten noch nicht zum Abschluss gebracht zu werden.

15. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen rund 573,000 Franken (Fr. 553,000) und sind im Zunehmen begriffen. Da sich die Betriebsausgaben auf Fr. 489,000 belaufen, resultiert ein Betriebsüberschuss von Fr. 84,000 (Fr. 31,000). Die Verbesserung des Betriebsergebnisses ist hauptsächlich eine Folge der Murtenschlachtfeier.

16. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Bei Fr. 138,000 Betriebseinnahmen (Fr. 148,000) und Fr. 174,000 Betriebsausgaben (Fr. 171,000) ergibt sich leider ein Ausgabenüberschuss von Fr. 36,000. Das Unternehmen litt im Berichtsjahr noch sehr unter den Einflüssen der misslichen Valutaverhältnisse auf die Tarifgestaltung. Der Verlust wird gedeckt durch die Bundeshilfe gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918.

17. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die Betriebseinnahmen des Unternehmens belaufen sich im Berichtsjahr auf Fr. 155,000 (Fr. 162,000). Die Betriebsausgaben betragen rund Fr. 142,000 (150,000 Franken). Es ergibt sich demnach ein Einnahmenüberschuss von Fr. 13,000. Die Instandstellung der Bahnanlage wurde weitergeführt. Es steht zu hoffen, dass sich das Unternehmen weiterhin erholt.

b) Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Oberland-Bahn.

Die letztes Jahr mit Genugtuung feststellbare Aufwärtsbewegung der Betriebseinnahmen ist im Berichtsjahr leider einem Rückschlag gewichen. Der Einnahmenrückgang beträgt rund Fr. 87,000; der Personenverkehr wurde mit Fr. 50,000 und der Gepäck-, Tier- und Güterverkehr mit Fr. 33,000 betroffen. Auch die «Verschiedenen Einnahmen» sind leicht gesunken. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 2,143,000 (Fr. 2,231,000).

Die Betriebsausgaben werden ausgewiesen mit Fr. 1,435,000 (Fr. 1,507,000), woraus sich gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung von rund Fr. 72,000 ergibt. Der Einnahmenüberschuss beträgt folglich Fr. 708,000 (Fr. 724,000).

2. Berner Oberland-Bahnen.

Dieses nicht zu den bernischen Dekretsbahnen gehörende Unternehmen verzeichnet pro 1926 rund Fr. 1,305,000 Betriebseinnahmen (Fr. 1,494,000) und Fr. 890,000 Betriebsausgaben (Fr. 863,000). Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 415,000 (Fr. 631,000). Die Verschlechterung des Betriebsergebnisses ist hauptsächlich auf das schlechte Wetter im vergangenen Sommer zurückzuführen.

3. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

Bei rund Fr. 485,000 Betriebseinnahmn (Fr. 509,000) und rund Fr. 359,000 Betriebsausgaben (Fr. 360,000) ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 126,000 (Fr. 149,000). Auch dieses Unternehmen litt im vergangenen Sommer unter der Witterung.

4. Bern-Worb-Bahn.

Bei Fr. 402,000 Einnahmen (Fr. 426,000) und Fr. 309,000 Ausgaben (Fr. 306,000) resultiert ein Betriebsüberschuss von Fr. 93,000 (Fr. 120,000).

Die Automobilkonkurrenz hat zur Hauptsache den Einnahmenrückgang bewirkt.

Am 23. Dezember 1926 hat das Unternehmen in ausserordentlicher Generalversammlung die Fusion mit der Worblentalbahn beschlossen.

5. Worblentalbahn.

Der bereits gemeldete Einnahmenrückgang kam leider im Berichtsjahr noch nicht zum Stillstand. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 362,500 (Fr. 384,000); der Rückgang ist auch bei diesem Unternehmen hauptsächlich der Automobilkonkurrenz zuzuschreiben.

Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 332,400 (Fr. 321,000) und sind zufolge ausserordentlicher Aufwendungen für den Rollmaterialunterhalt derart angestiegen. Es ergibt sich somit ein Betriebsüberschuss von Fr. 30,100 (Fr. 63,000).

Auch dieses Unternehmen hat am 23. Dezember 1926 dem Projekt einer Fusion mit der Bern-Worb-Bahn zugestimmt und dabei beschlossen, seine Firma abzuändern in «Vereinigte Bern-Worb-Bahnen A.-G.».

6. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Die Betriebseinnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um 6,5 % zurückgegangen und betragen noch Fr. 1,336,700 (Fr. 1,429,600). Erfreulicherweise gelang es auch, die Betriebsausgaben zu senken. Letztere betragen Fr. 1,064,100 (Fr. 1,113,000), und der Betriebsüberschuss beziffert sich auf Fr. 272,600 (Fr. 316,600).

7. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Leider verzeichnet auch dieses Unternehmen einen in erster Linie auf die Automobil- und Fahrradkonkurrenz zurückzuführenden Einnahmenausfall von rund Fr. 4000. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 244,700 (Fr. 249,000).

Die Betriebsausgaben betragen Fr. 215,800 (Franken 201,000) und sind somit um rund Fr. 15,000 gestiegen. Vermehrter Rollmaterialunterhalt und Mehrkosten der Stromversorgung bewirkten zur Hauptsache die Ausgabensteigerung.

Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 28,900 (Franken 48,000).

8. Langenthal-Jura-Bahn.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf rund Fr. 161,000 (Fr. 164,000) und die Betriebsausgaben auf Fr. 146,000 (Fr. 150,000). Es resultiert demnach ein Betriebsüberschuss von Fr. 15,000 (Fr. 14,000), welcher zur Bestreitung des Obligationenzinses nicht ausreicht. Mit Hilfe der interessierten Gemeinden wurde an die dringend notwendige Instandstellung der Bahnanlage geschritten. Ebenso wurde eine Ergänzungssanierung eingeleitet. Die Fusion mit der Langenthal-Melchnau-Bahn kam im Berichtsjahr noch nicht zustande.

9. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Die Betriebseinnahmen dieses Unternehmens beliefen sich auf Fr. 123,000 (Fr. 119,000) und die Betriebsausgaben auf Fr. 122,000 (Fr. 130,000), woraus sich ein

Betriebsüberschuss von rund Fr. 1000 (Fr. 11,000 Defizit) ergibt. Wenn auch der Überschuss minim ist, so ist doch der erzielte Fortschritt sehr erfreulich. Verschiedene ergriffene Besserungsmassnahmen konnten sich im Berichtsjahr noch nicht auswirken.

10. Biel-Meinisberg-Bahn.

Die Betriebsrechnung wird von den Städtischen Strassenbahnen Biel erstellt; sie schliesst bei Fr. 48,300 Einnahmen und Fr. 47,700 Ausgaben mit einem Betriebsüberschuss von Fr. 600 ab. Dieser Überschuss ermöglicht bei weitem nicht die Selbsterhaltung. Es sind noch Möglichkeiten zur Verbesserung des Rechnungsergebnisses vorhanden.

11. Seeländische Lokalbahnen Biel-Täuffelen-Ins.

Die Betriebsaufnahme auf der Strecke Nidau-Biel erfolgte am 21. August 1926; damit sieht das Unternehmen seine langjährigen Anschlussbestrebungen endlich verwirklicht.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 189,300 (Franken 188,000) und sind folglich leicht im Ansteigen begriffen. Erfreulich ist, dass die Ausgabensenkung — wenn auch in bescheidenem Masse — angehalten hat. An Betriebsausgaben werden ausgewiesen Fr. 186,700 (Fr. 187,500), sodass ein Betriebsüberschuss resultiert von Fr. 2600 (Fr. 500). Es steht zu hoffen, dass die Einführung der Linie nach Biel den erwarteten günstigen Einfluss auf das Betriebsergebnis auch zeitigen wird.

12. Tramelan-Tavannes-Bahn.

Bei Fr. 173,000 Betriebseinnahmen (Fr. 174,000) und Fr. 144,000 Ausgaben (Fr. 145,000) ergibt sich wie letztes Jahr ein Betriebsüberschuss von Fr. 29,000. Die Unternehmung ist mit der Durchführung verschiedener Verbesserungsmassnahmen beschäftigt. Die Fusion mit der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn wird voraussichtlich im ersten Semester des Jahres 1927 zustande kommen.

13. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

Dieses Unternehmen hat im Berichtsjahr einen ansehnlichen Fortschritt erzielt, stieg der Betriebsüberschuss gegenüber dem Vorjahr doch von Fr. 500 auf Fr. 8000 an. Die Betriebseinnahmen betragen rund Fr. 126,000 (Fr. 120,200) und die Betriebsausgaben Fr. 118,000 (Fr. 119,700).

Auch hier werden Massnahmen zur Ergebnisverbesserung ergriffen. Die Fusion mit der Tramelan-Tavannes-Bahn dürfte unmittelbar bevorstehen, da die materiellen Fusionsgrundlagen als abgeklärt gelten können.

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

Bei rund Fr. 279,000 Einnahmen (Fr. 285,000) und Fr. 268,000 Ausgaben (Fr. 291,000) ergibt sich im Anschluss an die beiden letzten Defizitjahre wiederum ein Betriebsüberschuss von rund Fr. 11,000 (Fr. 6000 Defizit). Die Verbesserung ist ausschliesslich auf eine rigorose Einschränkung der Betriebsausgaben zurückzuführen.

D. Projektierte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde lediglich der Ausbau der Strecke Nidau-Biel der Seeländischen Lokalbahnen und der Umbau der Biel-Meinisberg-Bahn auf elektrischen Betrieb beendigt. Die Strecke Nidau-Biel konnte am 21. August dem Betriebe übergeben werden.

Zufolge des mit den Bieler Strassenbahnen abgeschlossenen Pacht- und Betriebsvertrages wurde der Trambetrieb zu Beginn des Jahres auf die Biel-Meinisberg-Bahn ausgedehnt.

E. Eisenbahn- und Automobilkonzessionen.

Im Jahre 1926 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

Keine.

b) Konzessionserneuerungen.

12. Januar: Oberaargauische Automobilkurse.

12. April: Berner Oberland-Bahnen (Autokurs Interlaken-Wilderswil).

3. September: A.-G. Automobilverkehr Frutigen-Adelboden.

c) Konzessionsänderungen.

2. Juli: Biel-Magglingen-Bahn.

d) Konzessionsausdehnungen.

23. April: Chemins de fer électriques de la Gruyère, Bulle; Ausdehnung ihrer Kraftwagenkonzession auf die Strecke Tafers-Schwarzenburg.

2. Juli: Auto A.-G. Gunten-Sigriswil; Ausdehnung auf die Strecke Sigriswil-Schwanden.

31. August: Stadt-Omnibusse Bern; Ausdehnung auf die Strecke Bern-Köniz.

e) Fristverlängerungen.

12. Januar: Schmalspurbahn Frutigen-Adelboden.

F. Schiffahrt.

1. Bielersee.

Die Motorboote waren im Berichtsjahre wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

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

Motorboote	57	Schiffe
Ruderboote	680	»
Segelschiffe	9	»
Total	746	Schiffe

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

Brienzersee	260	Schiffe
Thunersee	659	»
Aare, Saane, Emme nebst den kleinen Gewässern	506	»
Total	1425	Schiffe.

3. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 25 neue Schifferpatente ausgestellt, während 40 Stück annulliert wurden, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1926 auf 135 Patente beläuft.

4. Rechnung.

Einnahmen.

Gebührenmarken	Fr. 8341.—	
Stempelmarken	» 130.65	
Reglemente	» 214.50	
Nr.-Schilder	» 9.90	
		Fr. 8696.05
Ausgaben		» 6628.85
Überschuss		Fr. 2067.20

Bern, Mai/Juni 1927.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 15. Juli 1927.

Begl. Der Staatsschreiber: **Rudolf.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1926.

(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	1,725,000	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	484,320	484,320
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	14,110,400	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	29,195,845	29,015,977
	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	350,200
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	279,970	279,970
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	828,400	828,400
11	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	21. 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	9,002,045	8,900,070
				Gesamttotal	122,184,580	174,543,368	296,727,948	38,197,890	37,916,047