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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1927)

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

Autor: Bösiger, W. / Guggisberg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417075

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1927.

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

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Im Verwaltungsbericht für 1926 wurde gesagt, dass dieses Jahr für die Bauverwaltung bei normalen Verhältnissen eine Zeit reichlicher Arbeit gewesen sei. Das nämliche trifft auch für 1927 zu. Auf allen Gebieten des Bauwesens bestund rege Tätigkeit und Fortentwicklung, die an Staat und Gemeinden grosse Anforderungen stellten. So sieht sich die Baudirektion immer wieder vor neue Aufgaben gestellt, denen sie gerne in weitestem Masse nachkommen möchte und daher den begreiflichen Wunsch hat, dass auch die nötigen finanziellen Mittel den wachsenden Anforderungen möglichst angepasst werden möchten, gilt es doch für ein Gebiet, das in ausgesprochen positivem Sinn arbeitend am Volkswohl stark beteiligt ist.

Auch bei der Behandlung des Staatsverwaltungsberichtes von 1926 und des Budgets für 1927 und 1928 wurden nicht wenig Arbeitswünsche und Baubegehren vorgebracht, ebenfalls ein Zeichen der vielen kleinern und grössern Interessen und Bedürfnisse, welche das öffentliche Bauwesen umfasst. Anderseits bedingt aber die harte Notwendigkeit der Herbeiführung und Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes im Staatshaushalte stets grösste Sparsamkeit und Masshalten in den Ausgaben im Rahmen der Deckungsmöglichkeiten. Zwar zeigt ein Vergleich der Baubudgets von 1914 und 1927, dass die Geldentwertung bzw. Steigerung der Löhne und Materialpreise seit der Vorkriegszeit im ganzen Berücksichtigung gefunden hat, in den einzelnen Unterrubriken in ungleichem Mass. Anders steht es noch mit der Anpassung an die erhöhten Anforderungen der neuen Zeit infolge des so raschen und grossen Verkehrsaufschwunges und dessen verschiedenartigsten Auswirkungen. Immerhin darf gesagt werden, dass der Kanton Bern mit seinen öffentlichen Leistungen im Bauwesen nicht rückständig ist.

Das **Gesamtbudget** der Bau- und Eisenbahndirektion für 1927 betrug an Reinausgaben Fr. 5,867,070; gegenüber dem Vorjahr Fr. 52,825 mehr. Die **Jahresrechnung** ergab Fr. 6,038,121. 80 = Fr. 171,051. 80 mehr als budgetiert, entstanden aus den vielen schweren Gewitterschäden an den Staatsstrassen.

In dem Betrag von Fr. 6,038,121. 80 nicht inbegriffen sind folgende Verwendungen aus den **Spezialkrediten:**

Erweiterung der Irrenanstalten (Fonds)	Fr.	199,812. 10
Automobilsteuerertrag	»	2,565,378. 65
Juragewässerkorrektion I. Schwellenfonds	»	64,440. 59
Total	Fr.	2,829,631. 34

oder Fr. 654,631. 34 mehr als vorgesehen, und zwar infolge Mehreingang aus der Automobilsteuer.

Auf **Vorschussrechnung** wurden verwendet Franken 1,697,832. 85, wovon Fr. 1,435,082. 79 aus Budgetkrediten, Rückvergütungen usw. gedeckt worden sind, so dass eine Reinausgabe besteht von Fr. 262,750. 06 resultierend aus den Posten Frauenspital und Landwirtschaftsschule Courtemelon, welche durch entsprechende Budgetkredite pro 1928 gedeckt werden. Auf Ende des Jahres beträgt die Vorschussrechnung in 26 Posten noch Fr. 754,335.

Die 3 Beträge von Fr. 6,038,121. 80, Fr. 2,829,631. 34 und Fr. 262,750. 06 ergeben eine Gesamtausgabe von Fr. 9,130,503. 20.

Die in den Kriegsjahren stark angestiegenen **Verpflichtungen** aus noch unerledigten Baubeschlüssen bzw. Beitragsbewilligungen auf den 3 Neubaurubriken im Hoch-, Strassen- und Wasserbau (X D 1, F 1 und G 1) betragen für D 1 Fr. 938,000, für F 1 Fr. 137,000, für G 1 Fr. 1,732,000, zusammen Fr. 2,807,000 gegen Fr. 3,705,000 im Vorjahr. Verminderung somit Fr. 898,000. Im allgemeinen verteilt sich die Ausführung der grössern Bauten und demgemäss auch die Zahlung auf mehrere Jahre.

Einen in seinen Auswirkungen sehr unbestimmbaren Faktor im Strassen- und Wasserbauwesen bildet immer das Wetter. Für viele Gegenden des Kantons brachten die schweren Sommergewitter 1927 grossen Wasserschaden und entsprechend hohe Wiederherstellungskosten für Staat und Gemeinden. Das Nähere ist aus den Unterabschnitten Strassen- und Wasserbau ersichtlich.

Obligatorische Unfallversicherung. Die bei der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt Luzern (S. U. V.) versicherte Gesamtlohnsumme des Verwaltungs- und Arbeitspersonales der Baudirektion betrug im Berichtsjahr Fr. 2,494,993. 40, die Prämie für Betriebsunfälle Fr. 32,869. 50, für Nichtbetrieb Fr. 14,608. 55, zusammen Fr. 47,478. 05 gegenüber Fr. 53,517. 70 im Vorjahre (Verminderung infolge Teilreduktion der Betriebsprämie). Die Ansätze betragen zurzeit 14 ‰ für das Wegmeister- und Regiepersonal und 2 ‰ für das technische Personal, die Nichtbetriebsprämie 6 bzw. 4 ‰.

Die von der Anstalt ausbezahlten Entschädigungen betrugen ohne die ganz erheblichen Arzt- und Apothekerkosten inkl. Renten Fr. 22,607. Der Verkehr mit den Organen der Versicherungsanstalt hat sich reibungslos abgewickelt.

Die im letzten Verwaltungsbericht erwähnte Erweiterung der **Haftpflichtversicherung** bei der Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur gegen Haftpflichtansprüche, welche nach OR und ZGB und sonstigen gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen aus Regiearbeiten des Staates und dem Strassenzustand erhoben werden, ist auf 1. Januar 1927 in Kraft getreten.

Im **Verwaltungspersonal** ist im Berichtsjahr keine Veränderung eingetreten.

B. Gesetzgebung.

Hier sind zwei Erlasse zu verzeichnen:

1. Die Verordnung vom 25. Februar 1927 betreffend die Aufstellung von Reklametafeln.
2. Das Dekret vom 24. November 1927 betreffend Abänderung und Ergänzung des Konkordates über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 31. März 1914.

1. **Reklameverordnung.** Dieselbe ist durch die immer weiter getriebene Anbringung von Reklametafeln aller Art, aller Farben und Formen an und in der Nähe öffentlicher Strassen veranlasst worden. Statt der früher an den Strassen fast einzig vorhandenen gewöhnlichen Wegweiser gibt es nun seit mehr als einem Jahrzehnt noch sogenannte internationale Strassennumerierungstafeln für den Durchgangsverkehr von Automobilen, sowie eine Anzahl von Avis- und Warnungstafeln ebenfalls im Interesse des Automobilismus, so dass jetzt oft eine nur zu grosse Anhäufung solcher das öffentliche Interesse bedienenden Zeichen besteht. Dazu sind dann nach und nach, aber in rascher Folge, noch allerlei private Reklametafeln gekommen, welche an allen möglichen gut sichtbaren Stellen angebracht wurden. Dieselben wirken meist mehr oder weniger verunstaltend auf das Orts- und Landschaftsbild und sind überdies geeignet, die Aufmerksamkeit eines Automobillenkers oder eines Fuhrmanns etc. von seiner Aufgabe abzulenken und so gefährliche Situationen zu schaffen.

Diesen Übelständen will die Verordnung entgegentreten. Die Aufstellung oder Belassung von Tafeln, Säulen und ähnlichen Einrichtungen zur Ausübung der Reklametätigkeit ist ohne behördliche Bewilligung verboten. Bewilligungen können nur erteilt werden, wenn die Einrichtungen nicht Landschaften, Ortschaftsbilder oder Aussichtspunkte verunstalten oder die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigen. Zur Erteilung der Bewilligung für Einrichtungen innerhalb der gesetzlichen Bauverbotzone von 3,60 resp. 3 m von der Strasse ist die Baudirektion zuständig; für Einrichtungen ausserhalb dieser Zone der Regierungsstatthalter. Gegen den Entscheid dieser Instanzen kann an den Regierungsrat rekurriert werden.

2. **Neues Automobildekret.** Wie allgemein bekannt, hat der Verkehr mit Motorfahrzeugen auf den Strassen nach dem Weltkriege so erstaunlich rasch und derart stark überhand genommen, dass die frühern Verkehrsverhältnisse völlig verändert worden sind. Frühere Strassenpolizei- und Verkehrsvorschriften genügen den neu geschaffenen Zuständen in keiner Weise mehr und mussten dem Gang der Veränderungen entsprechend ergänzt oder neu bearbeitet werden. An Stelle des interkantonalen Konkordats vom 13. Juni 1904 kam ein neues vom Jahr 1914 (Dekret vom 31. März 1914) und dazu trat ferner ein internationales Reglement vom 23. Februar 1922 betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung. Von neuern, rein kantonalbernischen Erlassen seien erwähnt:

Das Gesetz vom 30. Januar 1921 betreffend Autosteuer und Strassenpolizei.

Das Abänderungsdekret vom 11. März 1924 zum Konkordat von 1914.

Das Abänderungsdekret vom 18. März 1924 betreffend die Autosteuer.

Die Verordnung vom 24. Oktober 1924 betreffend den Verkehr mit Motorlastwagen, Traktoren und Anhängewagen auf den öffentlichen Strassen.

Die Verordnung vom 24. Oktober 1924 betreffend den Fahrverkehr mit Motorfahrzeugen auf Strassen und Brücken.

Schon diese Aufzählung zeigt, in welch intensivem Masse das Recht auf die Strasse vom modernen Automobilverkehr beeinflusst wird. Mit den neuen Dekreten und Verordnungen des Jahres 1924 suchte man den Verkehrsfortschritten und Bedürfnissen durch liberalere Vorschriften bezüglich Fahrgeschwindigkeit und Belastung gegen mässige Steuererhöhung entgegenzukommen. Die seitherige Entwicklung des Verkehrs ist aber über die damals bewilligten Konzessionen nach jeder Richtung weit hinausgewachsen. Die Fahrgeschwindigkeiten und namentlich die Gewichte der Lastwagen sind stark überschritten und die Strassen in einem Masse ausgenutzt worden, dass es nicht nur schwer, sondern unmöglich ist, diese mit den zur Verfügung stehenden Mitteln in guten Zustand zu bringen und darin zu erhalten. Die interkantonalen Durchgangsstrassen wurden von grossen Lastautos mit oder ohne Anhänger zu fernen Lastentransporten benützt, und zwar mit Vorliebe zur Nachtzeit, wodurch die Anwohner an den Strassen durch Erschütterungen wie durch Störung der Nachtruhe geschädigt wurden. Daneben nehmen die Strassenunfälle zum Teil infolge Überanstrengung des Fahrpersonals in erschreckender Weise zu.

Der Unwille und die Klagen über diese Zustände machten sich mehr und mehr geltend, und die Baudirektion erachtete es als ihre Pflicht, den Übelständen wirksam entgegenzutreten. Diesen Zweck verfolgt das im Grossen Rat eingehend behandelte und dann mit grosser Mehrheit angenommene Dekret. Dasselbe ist mit dem 1. Januar 1928 in Kraft getreten. Es kann bereits konstatiert werden, dass es nach verschiedenen Richtungen schon besser geworden ist. Kundgebungen von Stadt und Land zeigen, dass das Dekret seine volle Berechtigung hat und von grossen und grössten Bevölkerungsschichten mit Erleichterung aufgenommen wurde und dass seine guten Wirkungen anerkannt werden.

Freilich ist dasselbe angefochten und an das Bundesgericht weitergezogen worden. Die Rekursgründe richten sich nicht gegen das Dekret im ganzen, sondern in der Hauptsache gegen das darin enthaltene Nachtfahrverbot für Lastwagen etc. sowie gegen die Anhängerbeschränkungen.

Die Beurteilung der Rekurse wird im Laufe des kommenden Jahres erfolgen.

3. Der im letzten Bericht erwähnte Dekretsentwurf betreffend **Zusammenlegung von Baugrundstücken** konnte noch nicht durchbehandelt werden; er liegt zurzeit bei der Justizdirektion.

C. Hochbauwesen.

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

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Amtsgebäude	350,000. —	350,000. 10
2	Pfarrgebäude	95,000. —	94,976. 30
3	Kirchengebäude.	10,000. —	9,990. 75
4	Öffentliche Plätze	3,000. —	2,996. 35
5	Wirtschaftsgebäude . . .	30,000. —	29,996. 30
6	Pfrundloskäufe	—. —	4,500. —
	Total	488,000. —	492,459. 70

Mehrausgaben *Fr. 4459. 70*, herrührend vom Loskauf des Kirchenchores in Arch ad Art. 6, welcher Posten im Budget nicht vorgesehen werden konnte.

Die Ausführung der meisten Unterhaltsarbeiten erfolgte auf Grund von vom Regierungsrat genehmigten Gesamtvorlagen. Grössere Arbeiten waren erforderlich

im Altbau des Frauenspitales	Fr. 30,000
in den Militäranstalten	» 15,550
im Amthaus Frutigen	» 14,450
in den Irrenanstalten Münsingen, Waldau und Bellelay zusammen	» 62,000

An den Staatsgebäuden in Thun verursachte das starke Hagelwetter im Sommer für zirka Fr. 3000 Schaden.

Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit wurden viele Arbeiten in den grössern Orten schon im Winter angeordnet, insbesondere in Bern.

II. 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	810,000. —	809,712. 10
2	Für Amortisation von Vorschüssen	50,000. —	50,000. —
3	Für Irrenanstalten (Spezialfonds)	200,000. —	187,245. 50[1]
	Total	1,060,000. —	1,046,957. 60

[1]) Minderausgaben Fr. 13,042. 40 spez. auf Art. 3.

Kostenzusammenstellung der Budgetrubrik D 1, Staatsgebäude, Neu- und Umbauten, Kredit Fr. 810,000.—.

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

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1927		Gesamtkosten bis Ende 1927		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Verwaltung, Bauleitung und Aufsicht	—	—	44,143	05	44,143	05	—
			+ 5,089	15			
24 verschiedene Bauten unter Fr. 20,000	138,585	50	98,004	95	126,794	35	—
Münsingen-Schwand, Umbau und Erweiterung	100,000	—	100,002	70	100,002	70	Erledigt und abgerechnet
Frutigen, Amthaus. Umbauarbeiten	25,000	—	23,980	—	24,986	—	Erledigt und abgerechnet
Bern, Chirurgische Klinik. Neue Tierställe	23,000	—	42	—	23,021	35	Erledigt und abgerechnet
Erlach, Anstalt. Umbauten	81,040	—	28,718	55	60,893	45	In Arbeit
Delsberg, Landwirtschaftliche Schule. Neubauten	830,000	—	300,000	—	785,875	—	Schlusszahlungen 1928
Bern, Frauenspital. Erweiterungen	724,000	—	220,000	—	704,140	60	Schlusszahlungen 1928
Münsingen, Staatsanstalten. Kanalisationen nach der Aare	62,000	—	+ 90	—	61,464	10	Erledigt und abgerechnet
			814,891	25			
+ davon ab Einnahmen			5,179	15			
Total	1,983,625	50	809,712	10	1,931,320	60	

Die Hauptposten der Rechnung D 1 bilden der Umbau und die Erweiterung der Landwirtschaftsschule Schwand-Münsingen (Scheuerbau) mit Fr. 100,000, der Neubau der jurassischen Land- und Hauswirtschaftsschule Courtemelon bei Delsberg mit Fr. 300,000, sowie die Erweiterung des Frauenspitals in Bern mit Fr. 200,000.

Die durch Architekt Dubach in Münsingen erstellten Stallerweiterungen, wie auch der Bau eines neuen Getreidespeichers in der **land- und hauswirtschaftlichen Schule Schwand-Münsingen** sind im Berichtsjahre vollendet und dem Betriebe übergeben worden. Die Bauabrechnung dieser Gebäude bewegt sich im Rahmen des genehmigten Voranschlages, der eine Ausgabe von Fr. 100,000 vorsah.

Frutigen, Amthaus. Umbau und Renovation. Die im Dorf Frutigen zerstreut untergebrachten Amtsräume des Richteramtes, der Gerichtsschreiberei und des Betreibungsamtes haben durch den von Architekt Kuhn in Spiez projektierten und durchgeführten Umbau des Amthauses nun vereinigt werden können. Das neue Amthaus entspricht den modernen Anforderungen; es ergeben sich aus dieser Zusammenlegung der Verwaltungsbureaux nebst den Vorteilen der Zentralisierung auch eine jährliche staatliche Mietzinsersparnis von zirka Fr. 2000.

Die vorgesehenen Kredite wurden innegehalten.

Umbauten in der Knabenerziehungsanstalt Erlach. Die vom Grossen Rat am 13. September 1926 beschlossenen baulich-hygienischen Verbesserungen und Neueinrichtungen sind durchgeführt. Die alte baufällige Schlossscheune wurde zu einem Schulgebäude umgebaut. Im nördlichen Teil des Schlosses wurde das alte Klassenzimmer als Aufenthaltsraum eingerichtet. Eine neue Waschküche liess sich im untern östlichen Teil des Schlosses erstellen. Im Geschoss über der Waschküche befindet sich nun ein grosser auch neu angelegter Raum für Garderobe der Zöglinge und der Waschraum. Neben den Schlafsälen ist ein Krankenzimmer untergebracht. Diese Arbeiten wurden unter der Leitung von Architekt Leuenberger in Biel durchgeführt.

Rubrik D 2. Der **Amortisationskredit D 2 von Fr. 50,000** wurde zur Abschreibung der Vorschussposten
Delsberg, landwirtschaftliche Schule, mit . Fr. 22,000
Bern, chirurgische Klinik, mit . . . . . » 28,000
verwendet.

Rubrik D 3. Irrenanstalten. Budgetkredit Fr. 200,000.—.

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Einnahmen		Ausgaben		Gesamtkosten bis Ende 1927		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Münsingen, Ausbau und Erweiterung Waldau, Kühlanlage	200,000	—	—	—	199,812	10	199,812	10	2. Baujahr
Waldau, Kanalisation	290,000	—	1,632	95	—	—	287,977	45	Einkäufe Dritter
Waldau, Wärterwohnungen	180,000	—	7,419	35[1]	—	—	179,729	20	Erledigt
Waldau, Wäschereigebäude	7,000	—	3,514	30	—	—	7,028	55	Erledigt
Total	—	—	12,566	60	199,812	10	—	—	
Reinausgaben	—	—	—	—	187,245	50	—	—	

[1]) Rest aus Lorylegat.

Münsingen. Ausbau und Erweiterung. Diese Ausbauten bilden einen Bestandteil des Programms des Regierungsrates über den Ausbau der Irrenanstalten und wurden durch die Architekten Gugger und Brönnimann besorgt. Für die Abteilungen I und VI liegen die Abrechnungen vor, die Ausgaben betragen:

Abteilung I . . . . . Fr. 39,776. 85
Abteilung VI . . . . . » 251,577. 60

Auch Abteilung VII ist fertig erstellt.

Der **Wohnungsumbau Walke** wurde auch im Berichtsjahre durchgeführt; die vorgesehenen Ausführungskosten betragen Fr. 15,000.

Waldau, automatische Kühlanlage. Für deren Erstellung, die ins Berichtsjahr fällt und die ebenfalls durch die nämlichen Architekten ausgeführt wurden, mussten Fr. 14,584. 80 aufgewendet werden.

III. Auf Vorschussrechnung wurden ausgeführt:

Bauobjekte	Bewilligte Kredite		Ausgaben pro 1927		Gesamtkosten bis Ende 1927		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Bern, Frauenspital, Erweiterung III	724,000	—	262,290	05	704,009	30	Abrechnung 1928
			+220,000	—			
Bern, Frauenspital, Erweiterung III, Möblierung. .	135,000	—	98,984	15	131,213	40	Abrechnung 1928
Tessenberg Z. E. A. Neubauten	982,000	—	361,991	30	850,345	95	In Ausführung
Biel, Technikum, Erweiterung Fr. 940,000 Bundessubvention . . . . . » 235,000 Fr. 1,175,000	940,000	—	82,680	95	1,160,390	—	Subvention, Restzahlung 1928
Delsberg, Landw. Schule. Neubauten.	830,000	—	532,426	40	783,555	—	Arbeit ausgeführt. Abrechnung 1928
			+322,000	—			
Pruntrut, Amthaus. Umbauten für die Post . . .	2,200	—	—	—	2,011	15	Arbeit ausgeführt
Bern, Chirurgische Klinik. Neu- und Umbauten. .	28,000	—	28,000	—	28,000	—	Kostenvorstudien
			+ 28,000	—			
Bern, Hochschule, Saal 68. Möblierung.	5,370	—	1,150	—	1,150	—	Restzahlung 1928
	3,646,570	—	1,367,522	85	3,660,674	80	
+ Verrechnungen aus X D 1 und 2.							

Über die wichtigern Bauten des Jahres, die auf **Vorschussrechnung** verrechnet wurden, ist zu bemerken:

Bern, kantonales Frauenspital. Erweiterung III. Der neue Westflügel ist vollendet und seit dem 1. Juli 1927 bezogen. Die Umbauten im alten Hauptgebäude sind bis an die Instandstellung der Gänge im I. und II. Stock ausgeführt. Die neue Anstaltsküche ist seit dem 1. September 1927 im Betrieb; ebenfalls die neue Poliklinik im Untergeschoss.

Die Esszimmer für Hebammenschülerinnen und Patientinnen, die Laboratorien, Arztwohnung und Assistentenzimmer, Hebammenzimmer und Bibliothek sind neu eingerichtet. Bis Ende März 1928 werden die Bauarbeiten vollendet sein.

Der Baukredit beträgt . . . . . Fr. 724,000
Der Kredit für Mobiliar . . . . . » 135,000

Für Unterhaltsarbeiten wurden bewilligt Fr. 30,000 pro 1927 und Fr. 32,000 pro 1928. Dieselben werden bis Ende März 1928 vollendet.

Tessenberg, Zwangserziehungsanstalt. Nachdem im Vorjahr das Anstaltsgebäude im Rohbau erstellt war, konnten im Berichtsjahr die Innenarbeiten vergeben und so gefördert werden, dass Ende Oktober das Hauptgebäude zum Bezug bereitstand. Auch das Werkstattgebäude mit Sägerei und die neue Viehscheune wurden im Berichtsjahr in Betrieb genommen. Die vorgesehene Ausführung der Schweinescheune ist nicht erfolgt, indem der für diesen Zweck reservierte Kredit zum Bau einer Garbenscheune und für die Quellwasserversorgung verwendet wurde.

Die neue Wasserversorgung wird gespiesen aus einer auf Boden der Gemeinde Nods entspringenden Quelle. Durch ein Pumpwerk in ein Reservoir getrieben, wird die Wassermenge zu $^1/_4$ der Anstalt und $^3/_4$ der Gemeinde zugeleitet. Die Wasserbedürfnisse zu Trink- und Feuerlöschzwecken sind durch diese Anlage auf die Dauer befriedigt.

Die Abrechnung der Bauarbeiten für die Neuanlage der Zwangserziehungsanstalt Tessenberg erfolgt im Jahr 1928.

Architekt Buêche in St. Immer hat Pläne und Bauleitung dieser Neubauten besorgt. Die Wasserversorgung erstellte Ingenieur Meyer in Thun.

Neubauten der jurassischen landwirtschaftlichen Schule Courtemelon. Im Spätherbst 1927 wurde diese Anlage vollendet und dem Betrieb übergeben. Die neue Schule ist in einer Bauzeit von zirka 20 Monaten erstellt worden. Sie umfasst ein Lehrgebäude für zirka 80 Schüler und 20—30 Haushaltungsschülerinnen, ferner ein neues Gebäude enthaltend Pferde- und Schweine-

ställe, Wäscherei, Knechtenwohnungen, ein weiteres Ökonomiegebäude und ein Direktorwohnhaus. Die beiden letztern waren vorhanden, wurden umgebaut und neu eingerichtet.

Die Bauten sind ausgeführt worden durch folgende Herren: Gesamtdisposition der Anlage Saager & Frey in Biel, denen ebenfalls die Erstellung des Schulgebäudes übertragen war; die Neubauarbeiten in den Ökonomie- und Direktionsgebäuden besorgte Architekt Gerster in Laufen.

Pläne und Ausführung des Gebäudes für die neuen Pferde- und Schweineställe, der Wäschereianlage und der Knechtenwohnung waren Architekt Buêche in St. Immer übertragen.

Die Vergebung der Arbeiten erfolgte fast ausschliesslich an Unternehmer aus der Gemeinde Delsberg und Umgebung; zur Behebung der Arbeitslosigkeit im dortigen Bezirk waren diese Bauausführungen willkommen.

Aus der Baukostenabrechnung entnehmen wir die folgenden Hauptdaten:

Für das Lehrgebäude wurden als Baukosten aufgewendet	Fr. 494,033. 35
Umbauten des Direktorgebäudes. . .	» 29,652. 80
Ökonomiegebäude	» 36,240. 75
Pferde- und Schweinestall, Wäscherei und Knechtenwohnung	» 111,980. 30
Kanalisations- und Umgebungsarbeiten, Unvorhergesehenes, Bauleitung und Nachträge	» 147,619. 15

Der zu Fr. 830,000 veranschlagte Kostenbetrag wurde somit nicht erreicht, es verbleibt eine Restanzsumme von Fr. 10,473. 65.

Die Mobiliaranschaffungen wurden vom Direktor der Schule, Herrn Schneitter, besorgt und durch die Landwirtschaftsdirektion zur Zahlung angewiesen; der vorgesehene Kredit betrug Fr. 150,000.

Bern, Chirurgische Klinik. Erweiterung. Im Berichtsjahre ist das definitive Projekt aufgestellt worden (Architekten Rybi & Salchli), das gegenüber den ursprünglichen Forderungen nicht unerhebliche Beschränkungen aufweist.

Der Voranschlag beträgt Fr. 2,200,000, wovon auf den vorgesehenen Erweiterungsbau Fr. 1,690,000 entfallen; die übrigen Kosten verteilen sich auf Umbauten der alten Klinik, des Hallerpavillons und der Verbindungen zwischen den zugehörigen Krankenabteilungen und der neuen Klinik. Neben dem baulichen Teil ist auch eine entsprechende Ergänzung des Mobiliars und der Apparate notwendig.

Die Vorlage soll anfangs 1928 dem Grossen Rat zur Genehmigung und alsdann der Volksabstimmung unterbreitet werden.

Strafanstalt Witzwil und Arbeiterheim Tannenhof. Auf Grund des Grossratsbeschlusses vom 15. September 1926 wurde die Wasserversorgung der beiden Anstalten aus dem Quellengebiet vom Mont Vuilly nach weitern Untersuchungen zur Ausführung gebracht. Da sich die verfügbare Wassermenge als genügend erwies, wurde nachträglich noch der Anschluss der Aussenhöfe von Witzwil beschlossen, womit nun eine ausreichende, zweckmässige Versorgung der beiden Anstalten mit Wasser geschaffen ist. Die Vollendung der Arbeiten und die Abrechnung erfolgen 1928.

Verpflichtungen auf den Neubaurubriken verbleiben auf 1. Januar 1928 folgende:

X D 1 Allgemeine Neu- und Umbauten	Fr.	30,184. 90
X D 3 Irrenanstalten	»	58,293. 75
Vorschussrechnung	»	917,701. 55
Total rund	Fr.	1,005,800. —

Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden und Korporationen.

Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität, der Forsten, des Kirchen- und Armenwesens hat die Baudirektion als technische Beratungsstelle vorkommende Geschäfte dieser Art zu begutachten, Pläne und Abrechnungen zu prüfen etc. Im Berichtsjahr waren so 43 verschiedene Schulhausbauten und 14 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:

Innertkirchen, Baureglement;
Brügg, Elektrizitätsreglement;
Muri, Alignementsplan Blatt 4, Abänderung SBB-Unterführung Gümligenfeld;
Spiez, Alignementspläne (4 Blatt) für das Dorf und dessen nähere Umgebung;
Lotzwil, Wasserregulativ;
Köniz, Kanalisationsreglement; Abänderung;
Roggwil, Kanalisationsregulativ;
Lyss, Alignementsplan, Abänderung bei der Kirchgasse;
Thun, Alignementsplan, Abänderung im Bälliz;
Grandfontaine, Wasserreglement, Abänderung;
Neuenstadt, Polizeireglement, Abänderung betreffend Kanalisation;
Langenthal, Alignementsplan für die Bahnhofstrasse, Abänderung;
Wangen, Kanalisationsregulativ;
Lauterbrunnen, Reglement betreffend Beitragspflicht der Grundeigentümer;
Reutigen, Wasserversorgungsreglement;
Meiringen, Alignementsplan Bahnhof-Brünigstrasse;
Kiental, Wasserversorgungsreglement;
Interlaken, Alignementsplan der Florastrasse und Abänderung der Alignementspläne der Alpenstrasse und Rothornstrasse;
Langenthal, Alignementspläne für die Huttwil- und Ringstrasse;
Muri, Alignementsplan I, Modifikation in der Villette;
Belp, Wasserversorgungsreglement;
Zollikofen, Wasserversorgungsreglement;
Heimberg, Wasserversorgungsreglement;
Hilterfingen, Kanalisationsreglement;
Meiringen, Elektrizitätsregulativ;
Meiringen, Wasserversorgungsregulativ;
Bern, Polizeiverordnung betreffend die Altenbergbrücke;

Bern, Alignementsplan für das Sandrainquartier, Abänderung bei der Schöneggtreppe;
Muri, Alignementsplan Blatt II, Elfenau-Mettlen, Abänderung im Mannried;
Bern, Kirchenfeld, Alignementsplan für Teile der Thun-, Hallwyl-, Dufour- und Florastrasse und Dählhölzli- und Justingerweg;
Bern, Alignementsplan Dalmazi-Kirchenfeld;
Lützelflüh, Strassen- und Wegreglement;
Biglen, Baureglement;
Ringgenberg, Wasserversorgungsreglement, Abänderung;
Oberbipp, Wasserversorgungsreglement, Revision. *Nichtgenehmigung;*
Ostermundigen, Kanalisationsanschlusstarif;
Kirchlindach, Wasserversorgungsreglement;
Zimmerwald, Wegreglement;
Münchenbuchsee, Alignementsplan, Abänderung beim sogenannten Bärenscheuneareal;
Köniz, Alignementspläne Kleinwabern-Eichholz und Grosswabern, Gurtenbühl, Gurtenstadt und Steinhölzli, Spiegel, Blinzeren;
Bassecourt, Wasserreglement;
Kirchberg, Elektrizitätsregulativ;
Roggenburg und Ederswiler, Wasserversorgungsreglement;
Langnau, Organisations- und Verwaltungsreglement für die Licht- und Wasserwerke;
Brienz, Kanalisationsreglement;
Kirchberg, Kanalisationsreglement;
Bern, Regulativ über die Ableitung der Abwasser in den Aussenquartieren.

Hochbaupolizei.

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

Biel, Bauvorhaben R. Untermann, Bahnhofstrasse 7*a*; Abweisung des Rekurses von M. Topitsch gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Bern, Bauvorhaben Streuli, Nigst & Schuler, Münzgraben 3 und 5; Abweisung des Rekurses gegen den Bauabschlag des Regierungsstatthalters;
Muri, Pourtalesstrasse, Bauvorhaben J. Wälti; Bewilligung durch Baudirektion (17. Mai);
Bern, Hühnerställe von O. Affolter in der Felsenau; Abweisung des Rekurses von Fr. Schüpbach gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Interlaken, Bauvorhaben Fr. Rieser, Harderstrasse; Abweisung des Rekurses von Fürsprech Dr. Michel gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Bern, Autoschuppenanbau J. Steiner, Ralligweg; Abweisung des Rekurses von Fürsprech F. Pulver gegen die Baubewilligung des Regierungsstatthalters;
Bern, Stalden Nr. 22, Bauvorhaben V. Heim; Bewilligung.

Eine Anzahl anderer Baupolizeigeschäfte wurde gemäss §§ 11 und 12 des Baudekrets durch Entscheid der Baudirektion erledigt.

D. Strassenwesen.

A. Strassenunterhalt, Budgetkredit X E 1—5. Budget und Rechnung pro 1927 ergeben folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	1,920,000. —	1,920,006. —
2	Ordentlicher Strassenunterhalt	1,000,000. —	1,000,055. 40
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	549,952. 40
4	Brandversicherung von Brücken etc.	2,400. —	1,924. 11
5	Automobilbetrieb	30,000. —	15,331. 45
	Total	3,302,400. —	3,487,269. 36

Die Mehrausgaben betrugen also Fr. 184,869. 36. Sie entstanden auch dieses Jahr wieder infolge von Wasserschaden an Strassen und Brücken.

Unterhaltskosten pro km Staatsstrasse Fr. 1444.

Die *Rubrik 1* umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister für die Staatsstrassen sowie für diejenigen Gemeindestrassen IV. Klasse, für die der Staat nach Gesetz vom 20. November 1892 den Wegmeister stellt. Auf diese letzteren entfallen von den Gesamtkosten der Rubrik 1 rund Fr. 300,000.

Das ständige Strassenpersonal umfasst zurzeit 21 Oberwegmeister und 516 Wegmeister. Gegenüber dem Jahre 1926 mit 509 Wegmeistern ist eine Vermehrung um 7 Mann eingetreten, was seinen Grund darin hat, dass Ende 1926 eine ganze Anzahl Stellen nur provisorisch besetzt waren und die definitive Ernennung der Wegmeister dann erst im Berichtsjahr erfolgte. Die bisherige Einteilung der Wegmeister in 6 Klassen, je nach der Anzahl von Wochentagen, die sie beschäftigt sind, wurde beibehalten.

Wie schon seit dem Jahre 1924, 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.

Veränderungen im Oberwegmeisterpersonal sind im Berichtsjahr nicht zu verzeichnen. Die Ende 1926 frei gewordene Stelle von Oberwegmeister Moser wurde provisorisch einem hierzu befähigten Wegmeister übertragen.

Von den Oberwegmeistern besorgen 11 in ihren Bezirken zugleich das Amt des Schwellenmeisters. Ohne die Vergünstigung des Gebrauchs eines Motorrades oder Kleinautos gegen Vergütung der Betriebskosten und Amortisation wäre es dem Oberwegmeisterpersonal kaum mehr möglich, den Anforderungen des Dienstes, die der gesteigerte Verkehr mit sich bringt, gerecht zu werden.

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

Die Länge der Staatsstrassen betrug auf Ende 1927 2,207,008 m und diejenige der Gemeindestrassen

IV. Klasse, für welche der Staat auf Grund des Gesetzes vom 20. November 1892 den Wegmeister stellt, 536,808 m, zusammen 2,743,816 m. Die Veränderung gegenüber 1926 rührt von der Verkürzung der verlegten Grimselstrasse um 500 m, von der Abtretung von 250 m der gepflästerten Allmendstrasse an die Gemeinde Thun, sowie von der Übernahme von 2 km der Prêles-Lamboing-Strasse her. Die Verkürzung infolge Abtretung der Frutigstrasse in Thun vom Maulbeerbaum bis zum Klosehaus tritt erst mit dem 1. Januar 1928 in Kraft.

Das wie alljährlich für das laufende Jahr 1927 ausgearbeitete Arbeitsprogramm sah auf Rechnung des Budgetkredites X E 2 für Walzungen Fr. 166,000 und für eigentliche Unterhaltsarbeiten Fr. 814,000 vor. Diese Summen wurden entsprechend den Strassenlängen und den Verkehrsansprüchen unter die Kreise verteilt. Fr. 20,000 blieben auch dieses Jahr als Reserve der Baudirektion für unvorhergesehene Anforderungen und wurden später verteilt.

Die Mehrkosten, welche infolge der ständigen Verkehrszunahme die noch nicht ausgebauten Strassenstrecken erfordern, bringen es mit sich, dass aus den ordentlichen Krediten immer weniger Mittel für Strassenwalzungen zur Verfügung stehen.

Wie üblich, wurden auch diesmal die Walz- und Teerungsprogramme der Obertelegraphendirektion zugestellt, damit sie sich mit ihren Kabelarbeiten danach richten kann. Umgekehrt wird gegebenenfalls auf deren Bedürfnisse Rücksicht genommen.

Über den Umfang der ausgeführten Walzungen gibt die nachstehende Zusammenstellung nähere Auskunft.

Rubrik 3, Wasserschaden und Schwellenbauten, wurde im Berichtsjahr in ganz ausserordentlicher Weise in Anspruch genommen.

Abgesehen von der Grimselstrasse, auf der im Jahre 1927 der Schneebruch die Summe von Fr. 23,000 erforderte, zeichnete sich das Jahr 1927 durch geradezu katastrophale Wetterschäden aus.

Am 17. Juni ging ein Gewitter über die Gemeinden Trub, Trubschachen und einen Teil von Langnau hin, wo es stellenweise verheerend wirkte. Besonders die Wegverbindungen in die Seitentäler, Seltenbach, Twärengraben, Steingraben und Gohlgraben, waren an manchen Stellen unterbrochen. Das linksufrige Widerlager der hölzernen sogenannten Ölebrücke in Trubschachen stürzte ein, die Brücke nach sich ziehend. In verdankenswerter Weise kam der Bund sofort zu Hilfe, indem er das Sappeurbataillon 4 zur Verfügung stellte, dem es innert kurzer Zeit gelang, die abgeschnittenen Täler wieder notdürftig an den Verkehr anzuschliessen. Damit waren aber die Wiederherstellungsarbeiten noch nicht getan. Es mussten vielmehr, abgesehen von den Wasserbauten, auf die wir unter lit. E zurückkommen werden, noch weitere Fr. 69,400 zur endgültigen Instandstellung aufgewendet werden, von welchen Fr. 14,700 auf den Staat entfallen.

Nicht minder schadenbringend war das Gewitter vom 2. August mit nachfolgenden schweren Regengüssen vom 11./16. und 24./26. August für die Gebiete des Fallbaches bei Blumenstein, des Diessbaches, des Jassbaches und der Seitentäler von Bowil. Auch hier wurden die Verkehrswege schwer in Mitleidenschaft gezogen. Die Strasse von Linden nach Röthenbach war längere Zeit vollkommen unterbrochen. Auch diese Katastrophe verursachte sehr hohe Kosten. Allein die Wiederherstellung der Strasse von Oberdiessbach bis Röthenbach erforderte rund Fr. 141,000.

Auch andere Landesteile blieben von Unwettern nicht verschont, wenn sie auch nicht die verheerenden Wirkungen der vorgenannten zeitigten. So mussten denn notgedrungen auf der Budgetrubrik X E 3 ganz bedeutende Überschreitungen entstehen, die sich auf total Fr. 321,000 belaufen. Von diesen sind nur Fr. 200,000 durch Nachbewilligungen gedeckt, so dass an ungedeckten Verpflichtungen noch Fr. 121,000 auf das Jahr 1928 übernommen werden müssen.

B. Aufwendungen aus dem Ertrag der Automobilsteuer. Der Ertrag der Automobilsteuer pro 1927, soweit er nach Gesetz der Baudirektion zugute kommen soll, betrug nach der Abrechnung des Automobilbureaus . . . . . Fr. 2,704,092. 75

Hierzu kamen Einnahmen in Verrechnung von	»	153,398. 55
Zur Verfügung standen mithin . .	Fr.	2,857,491. 30
Die Rohausgaben betrugen	»	2,718,777. 20
somit Minderausgaben	Fr.	138,714. 10

Dieser Betrag wird verwendet zur Verzinsung und Amortisation des vom Grossen Rate für die Instandstellung der Hauptdurchgangsstrassen am 10. März 1924 bewilligten Kredites von Fr. 1,500,000, der innerhalb von zehn Jahren zu tilgen ist. Derselbe ist auf Ende 1927 auf den Betrag von Fr. 1,068,005 amortisiert.

Wie in den Vorjahren, sind die Aufwendungen in der Hauptsache für die Durchgangsstrassen gemacht worden. Dabei wurde jedoch das Augenmerk auf die Verbesserung der Dorfdurchfahrten gerichtet, damit hier die Strassenanwohner der Wohltat der Strassenverbesserung teilhaftig werden. Die offenen Strecken mussten daher naturgemäss mehr zurückgestellt werden.

Die Ausgaben setzen sich zusammen aus:

Beiträgen an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	45,431. 10
Walzungen und Korrektionen an Strassen.	»	336,676. —
Oberflächenbehandlungen mit Teer und Bitumen	»	475,465. 95
Innenbehandlungen und Spezialbeläge.	»	1,363,749. 14
Verschiedene Arbeiten	»	207,225. 31
Unterhalt der ausgebauten Strassen	»	286,408. 05
Verzinsung des Vorschusses	»	2,201. 65
Beitrag an die Zentralstelle für Strassenwesen	»	1,620. —
Total wie vor	Fr.	2,718,777. 20

Die Zunahme des Ertrages der Automobilsteuer gegenüber dem Jahre 1926 ist der Vermehrung der Fahrzeuge und der im Dekret von 1924 vorgesehenen Erhöhung der Steuern für die mit Vollgummi bereiften Motorlastwagen zuzuschreiben, welche für das Jahr 1927 zum erstenmal im vollen Umfang von 30 % Zuschlag zur Wirkung kam.

Auch im Berichtsjahre ist die Frage der Zuweisung von Beiträgen des Bundes aus den Erträgnissen des Benzinzolles an die Kantone noch nicht zur Erledigung gekommen, trotz allen Anstrengungen, die in dieser

Hinsicht von den Kantonen gemacht wurden. Es ist jedoch zu hoffen, dass es im Jahre 1928 geschieht, nachdem der Ständerat dazu Stellung genommen hat.

Die wesentlichsten Strassenausbauten, die im Rahmen des vom Grossen Rat genehmigten Programmes ausgeführt wurden, sind folgende: Korrektion und Ausbau der Dorfdurchfahrten von Oberried, Goldswil und Därligen, Fertigstellung der Strassenstrecke in Zollikofen, Pflästerung in Frauenkappelen und Ausbau bis Heggidorn; Ausbau Richigen-Ried und Pflästerung in Grosshöchstetten und Langnau. Ausbau Sombeval-Corgémont und Cormoret-Villeret, I. Teil, sowie in Sonvilier. Ferner Dorf Ins, I. Teil, und Pflästerung Aarberg, Reststrecke; Reconvilier-Pontenet.

Ausserdem gelangten zur Ausführung die Pflästerung in Tramelan-dessus, der weitere Ausbau in Erlach und Langenthal-Lotzwil und neu in Lauterbrunnen.

Ein Hauptaugenmerk wurde auf die Verwendung von rauhern Belägen gerichtet. Einzelne Strecken mit zu starker Wölbung der Strassenfahrbahn wurden korrigiert. Mit dieser Arbeit soll im Jahre 1928 weitergefahren werden.

Auf Ende 1927 sind nun an Staatsstrassen ausgebaut:

Hauptdurchgangsstrassen	253,374	km
Hauptverbindungsstrassen.	63,322	»
Nebenstrassen	43,275	»
Total	359,971	km

Der weitere Ausbau von Nebenstrassen beschränkte sich im Berichtsjahre ausschliesslich auf Ortsdurchfahrten mit Ausnahme eines Teilstückes zwischen Langenthal und Lotzwil.

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

	Budget Fr.	Rechnung Fr.
1. Ausgeführte Arbeiten . .	250,000	249,994. 20
2. Amortisationen	100,000	100,000. —
Total	350,000	349,994. 20

Über die einzelnen Verwendungen gibt die nachstehende Zusammenstellung nähere Auskunft. In dieser Übersicht sind auch diejenigen Objekte aufgenommen, für welche im Berichtsjahre keine Aufwendungen gemacht wurden, damit die Gesamtverpflichtungen auf dieser Budgetrubrik ohne weiteres ersichtlich sind. Nach dieser Aufstellung betragen dieselben auf Ende 1927 noch Fr. 137,058. 35 gegenüber Fr. 245,872. 35 Ende 1926. Sie haben somit um Fr. 108,819 abgenommen. Da der Amortisationskredit X F 2 im Jahre 1928 nicht mehr besteht, ist Zurückhaltung mit neuen Subventionen notwendig.

Von grösseren Arbeiten des Staates sind zu erwähnen: Ausbau verschiedener Kehren an der Grimselstrasse; Erstellen von Ausweichen an der Sustenstrasse, Erweiterung der Schaalbrücke in Unterseen, Verbreiterung der Strasse Gstaad-Lauenen, Umbau der Schüssbrücke zu Villeret und der Pennebrücke bei Münster; Korrektion in Tramelan-dessous, Brückenumbau in Wasen und anderes mehr.

Der Amortisationskredit X F 2 von Fr. 100,000 ist zur Zahlung fälliger Beiträge an Gemeinden verwendet worden. Auf Vorschussrechnung wurden für den Strassenbau St. Ursanne-Tariche Fr. 53,600 aufgewendet, wovon die Hälfte zu Lasten der Forstrechnung geht.

Die Gesamtausgaben pro 1927 für das Strassenwesen stellen sich wie folgt:

	Rohausgaben Fr.	Reinausgaben Fr.
a) Ordentlicher Unterhalt aus Budgetkredit X E 1—5 . .	3,710,573. 01	3,487,269. 36
b) Staubbekämpfung und Strassenausbau aus Autosteuer .	2,718,777. 20	2,565,378. 65
c) Neubauten und Korrektionen aus Budgetkredit X F 1 . .	288,815. 40	249,994. 20
d) Abtragung von Verpflichtungen aus Budgetkredit X F 2	100,000. —	100,000. —
e) Neubauten und Korrektionen aus Vorschusskredit	54,300. —	54,300. —
Total	6,872,465. 61	6,456,942. 21

Die Differenzen zwischen Roh- und Reinausgaben betreffen Beiträge von Gemeinden an Korrektionen und Ausbauten.

Automobilverkehr.

Die Zahl der Motorfahrzeuge im Kanton Bern hat gegenüber dem Vorjahre wieder zugenommen. Auf Ende 1927 gab es 7124 Personenautos einschliesslich Lieferungswagen unter 1 Tonne, 1391 Lastautos und 5911 Motorräder mit oder ohne Seitenwagen. Dazu noch 160,369 gewöhnliche Fahrräder.

Der zunehmende Verkehr der Motorfahrzeuge veranlasste wieder verschiedene Gemeinden, um Sperrung von Strassen, welche diesem Verkehr nicht gewachsen sind, nachzusuchen. In den meisten Fällen waren diese Gesuche berechtigt, so dass ihnen entsprochen werden musste. Staatsstrassen kamen dabei nicht in Betracht.

Die für das Befahren der Grimselstrasse und der Strasse Frutigen-Adelboden aufgestellten besonderen Bedingungen sind im wesentlichen auch im Jahre 1927 aufrechterhalten worden. Neu kam die Bestimmung der eidgenössischen Oberpostdirektion, dass das Kreuzen mit Postwagen talseits auf die Strecke Grimselhospiz aufwärts beschränkt wurde. Überholungen dagegen sollten auf der ganzen Strecke nur talseits erfolgen. Verhältnismässig frühe konnte dieses Jahr die Grimselstrasse dem allgemeinen Verkehr geöffnet werden, nämlich am 20. Juni.

Von der eidgenössischen Postverwaltung sind wiederum einige Pferdeposten durch die Automobilpost ersetzt worden, so dass die ersteren bald ganz verschwinden werden. Über die konzessionierten Automobilkurse ist von der Eisenbahndirektion berichtet.

Strassenpolizei.

Wie immer und noch mehr waren auch 1927 viele Bauvorhaben zu behandeln, bei denen der gesetzliche Abstand der Gebäude von den Strassen fehlte. Gestützt auf Art. 6, Alinea 2 und 3 des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion unter gewissen Bedingungen 43 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten an öffent-

lichen Strassen und Wegen. 3 Bewilligungen wurden ferner erteilt für Steinsprengungen und Steinbruchanlagen.

Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für 23 kleinere Bauten und Anlagen sowie für 19 Gas- und Wasserleitungen, 3 Kabelleitungen, 2 Luftseilbahnen und 1 Rollbahngeleise.

Mehr denn je müssen all diese Gesuche im Interesse des Strassenverkehrs sehr genau geprüft werden. Bewilligungen werden meist nur unter Vorbehalt erteilt und eine bezügliche Eintragung im Grundbuch verlangt, wie dies bereits in früheren Jahren der Fall war. Auch mit der Bewilligung von Leitungsanlagen im Strassenkörper muss weiterhin sehr vorsichtig verfahren werden. Die Nachteile, die solche Anlagen für die Fahrbahn bilden, werden meistens unterschätzt.

Auch im Jahre 1927 hat sich die Flut der Benzintankanlagen längs den Strassen noch nicht verebt, trotzdem streng darauf gehalten wird, dass durch dieselben der Verkehr nicht beeinträchtigt werden darf. Es sind für solche Anlagen 88 Bewilligungen erteilt worden, 1 Gesuch musste abgelehnt werden.

Strassen- und Wegreglemente.

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

Weggenossenschaft Gschwendgässli/Gstaad, Statuten und Moderation.

Wegreglemente der Gemeinden Stettlen, Hasleberg, Mühleturnen, Kanalisationsreglement Schwarzenburg.

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

Strassenwalzungen 1927.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Schotter und Sandmaterial			Materialkosten		
		Menge m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
14,509	86,961	7,819	0,54 m³	0,090 m³	92,743	80	Fr. 11. 85

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.
4,245	40,028. 05	27,263. 15	67,291. 20	4. 63	0. 77	8. 61	3,42	20,47	1,84	160,035	—	11. 03	1. 84	20. 46

Strassenwalzungen mit Zwischenlagen aus Teerschotter (System Walther) 1927.

Oberingenieurkreis	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
I	4,434	25,499	1,390	2,681	4,071	0,92 m³	0,159 m³			
III	986	6,710	224	576	800	0,81 m³	0,119 m³	19,403	—	Fr. 24. 25

Walzungskosten							Leistung der Walze pro Stunde			Verschiedene Kosten	Gesamtkosten				
Walzstunden	Kosten	Hilfsarbeiten	Total	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material	m Strasse	m² Strasse	m³ Material	Fr.	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.							Fr.	Fr.	Fr.
467	4,145. —	4,260. —	8,405. —	8. 53	1. 25	10. 50	2,11	14,37	1,71	1,600	143,593[1])	—	32. 38	5. 63	35. 27
											33,048[2])	—	33. 51	4. 93	41. 27

[1]) Ohne die erste Oberflächenbehandlung. [2]) Inklusive die erste Oberflächenbehandlung.

Im Oberingenieurkreis I konnten die Kolonnen betreffend Materialkosten, Walzungskosten etc. nicht ausgefüllt werden, da von einem Unternehmer keine diesbezüglichen Angaben erhältlich waren.

Oberflächenteerungen 1927.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Teerverbrauch			Splitter-verbrauch	Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m² Strasse		Total	per m Strasse	per m² Strasse	Gemeinden	Staat
		kg	kg	kg	m³	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,794	28,704	36,764	6,34	1,28	276	18,731. 05	3. 25	0. 66	577. 80	18,153. 25

Oberflächenbehandlungen mit Bitumen 1927.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Bitumen-Verbrauch			Splitter-verbrauch	Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total	per m Strasse	per m² Strasse		Total	per m Strasse	per m² Strasse	Gemeinden	Staat
		kg	kg	kg	m³	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
21,398	116,479	230,505	10,77	1,98	1,330	118,681. 05	5. 54	1. 02	7,590. 60	111,090. 45

Oberflächenbehandlungen mit Gemischen aus Teer und Bitumen 1927.

Strassen-länge m	Strassen-fläche m²	Materialverbrauch						Kosten			Verteilung der Kosten	
		Teer kg	Bitumen kg	Total kg	per m Strasse kg	per m² Strasse kg	Splitter m³	Total Fr.	per m Strasse Fr.	per m² Strasse Fr.	Gemeinden Fr.	Staat Fr.
74,937	420,272	437,968	253,417	691,385	9,22	1,73	4,718	338,053. 85	4. 51	0. 80	22,155. 70	315,898. 15

Innenbehandlungen mit Wasserglas 1927.

Strassen-länge m	Strassen-fläche m²	Material		Mittlere Dicke des Belages cm	Wasserglas pro m³ Material Liter	Materialkosten pro m³			Gesamtkosten			
		Kalkschotter m³	Sand m³			Schotter Fr	Sand Fr.	Wasserglas Fr.	Fr.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material
										Fr.	Fr.	Fr.
4,824	29,743	3,809	471	12,3	50	9. 47	9. 47	8. 45	137,663. 95	28. 53	4. 62	37. 40

Innenbehandlungen mit verschiedenen Bindemitteln 1927, inklusive die erste Oberflächenbehandlung.

Strassen-länge m	Strassen-fläche m²	Material			Bindemittel						
		Schotter m³	Splitter und Sand m³	Kosten Fr.	Teer kg	Bitumen kg	Emulsionen kg	Total kg	per m Strasse kg	per m² Strasse kg	Kosten Fr.
20,320	127,243	11,965	2,772	182,626. 45	130,234	986,694	81,669	1,198,597	58,99	9,43	335,630. 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.
5,913	56,788. 10	138,388. 54	713,433. 94	35. 11	5. 61	46,839. 25	666,594. 69

Kleinsteinpflästerungen 1927.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Kosten			per m Strasse Fr.	per m² Strasse Fr.	Verteilung der Kosten	
		Planie Fr.	Pflästerung Fr.	Total Fr.			Gemeinden Fr.	Staat Fr.
3,841	25,858	42,583. 05	437,777. 40	480,360. 45	125. —	18. 57	215,524. 15	264,836. 30

Unterhalt der ausgebauten Strassen 1927.

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
261,914	1,486,999	185,928	303,746	1,87	0,33	4,079	27,853	39,403

Kosten in Franken							
Teer und Bitumen, inkl. Fuhr	Splitter, inkl. Fuhr	Wegmeister Zulagen	Hilfsarbeiter	Verschiedenes	Total	per m Strasse	per m² Strasse
115,673. 50	66,109. 40	12,134. 55	46,063. 05	46,427. 55	286,408. 05	1. 09	0. 19

Spezialbelag mit Aeberlimacadam 1927.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Mittlere Dicke des Belages cm	Kosten		
			Fr.	per m Strasse Fr	per m² Strasse Fr.
568	4,317	4,5	27,197. 10	47. 84	6. 30

Spezialbelag nach „Salva"-Patent 1927.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Kosten		
		Fr.	per m Strasse Fr.	per m² Strasse Fr.
100	430	5,093. 70	50. 94	11. 83

Schotterverbrauch pro 1927 (inkl. Sand und Splitter).

1. Walzungen (Schotter und Sand)	7,819 m³
2. Walzungen nach System Walther (Schotter, Splitter und Sand, ohne Teerschotter und Teersand)	3,257 »
3. Oberflächenteerungen (Splitter)	276 »
3. Oberflächenbehandlungen mit Bitumen (Splitter)	1,330 »
5. Oberflächenbehandlungen mit Gemischen aus Teer und Bitumen (Splitter)	4,718 »
6. Innenbehandlungen mit Wasserglas (Schotter und Sand)	4,280 »
7. Innenbehandlungen mit verschiedenen Bindemitteln (Schotter, Splitter und Sand)	14,737 »
8. Unterhalt der ausgebauten Strassen (Splitter)	4,079 »
Ad 2: Teerschotter und Teersand 2614 m³, davon 80 %	2,091 »
Teerschotter und Teersand für Aeberlimacadam 280 m³, davon 80 %	224 »
	42,811 m³

Für den ordentlichen Strassenunterhalt:

Kreis I	16,000 m³
Kreis II	15,486 »
Kreis III	11,747 »
Kreis IV	13,265 »
Kreis V	18,292 »
	74,790 m³
Total pro 1927	117,601 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 1927		Gesamtausgaben Ende 1927		Verpflichtungen Ende 1927		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
a) Staatsstrassen.												
1. Gstaad-Lauenenstrasse, Korrektion in der Enge	30,000	—	24,000	—	23. XII. 1926	14,900	30	14,900	30	—	—	Abgerechnet Fr. 9000 auf E 3
2. Bern-Bolligen, Korrektion Wegmühle	14,000	—	14,000	—	24. IX. 1926	2,384	65	14,000	—	—	—	Abgerechnet
3. Vicques-Mervelier, Verbreiterung	2,568	80	2,568	80	27. V. 1927	2,646	30	2,646	30	—	—	»
4. Bern, Militäranstalten, Strassen und Plätze	26,000	—	13,000	—	19. XI. 1926	12,980	65	12,980	65	—	—	I. Teil abgerechnet
5. Ins-Erlach, Plästerung in Erlach	60,000	—	30,000	—	6. VIII. 1926	14,471	65	29,463	35	—	—	Abgerechnet
6. Gerzensee-Thalgut, Korrektion beim Schloss	332	—	332	—	3. V. 1927	332	—	332	—	—	—	»
7. Gunten-Sigriswil, Ausweichstellen	5,000	—	5,000	—	1. III. 1927	4,979	65	4,979	65	—	—	»
8. Bützberg-Murgenthal, Korrektion Tafeleistutz	30,000	—	30,000	—	1. III. 1927	29,680	05	29,680	05	—	—	»
9. Frutigen-Adelboden, Verbreiterung	10,000	—	10,000	—	1. III. 1927	10,071	05	10,071	05	—	—	»
10. Hof-Susten, Ausweichstellen	5,000	—	5,000	—	1. III. 1927	4,994	70	4,994	70	—	—	»
11. Thun, Scherzligbrücke, Umbau	260,000	—	65,000	—	7. V. 1923	16,116	30	16,116	30	48,883	70	»
12. Münster-Delsberg, Umbau Pennebrücke	8,000	—	8,000	—	3. VI. 1927	8,000	—	8,000	—	—	—	»
13. St. Ursanne-Ocourt, Korrektion	93,000	—	53,100	—	20. X. 1922	776	25	53,572	40	—	—	»
14. Tavannes-Tramelan, Korrektion Tramelan-dessous	19,500	—	11,700	—	16. XI. 1926	11,678	40	11,678	40	—	—	»
15. Unterseen-Interlaken, Umbau Schaalbrücke	5,500	—	5,500	—	3. VI. 1927	5,500	—	5,500	—	—	—	»
16. Spiez, Dorfstrasse, Troittoiranlage	—	—	1,200	—	1. III. 1927	1,200	—	1,200	—	—	—	»
17. Saignelégier-La Roche, Tunnelverkleidung	10,000	—	10,000	—	3. IX. 1926	9,671	05	9,671	05	328	95	Restzahlung 1928
18. Hinterkappelenbrücke, Geländerergänzung	1,200	—	250	—	9. XI. 1927	252	30	252	30	—	—	Abgerechnet
19. Erlach-St. Johannsen, Korrektionsarbeiten	500	—	500	—	28. X. 1927	442	20	442	20	—	—	»
20. Ortschwaben-Aarberg, Korrektion Baggwil und Frienisberg	4,600	—	4,600	—	23. XII. 1926/28. X 1927	4,600	10	4,600	10	—	—	»
21. Nidau-Hagneck, Korrektion Täuffelen	654	—	654	70	28. X. 1927	654	70	654	70	—	—	»
22. Reuchenette-La Heutte und Gampelen-Zihlbrücke, Vermarkung	1,130	—	1,130	50	28. X. 1927	1,120	80	1,120	80	—	—	»
23. Pruntrut-Scholis, Brückenumbau Charmoille	2,018	—	2,018	—	28. X. 1927	2,018	05	2,018	05	—	—	»
24. Frinvilier-Sonceboz, Stützpfeiler	896	—	896	05	28. X. 1927	896	05	896	05	—	—	»
25. Boltigen-Bulle, Umbau Gschwendgrabenbrücke	3,800	—	3,800	—	15. VII. 1927	2,774	70	2,774	70	—	—	»
26. Studen-Lyss, Hauszurücksetzung Stebler, Worben	2,704	—	2,704	—	15. IX. 1927	2,702	45	2,702	45	—	—	»
27. Interlaken-Zweilütschinen, Korrektion Matten	13,850	—	4,000	—	29. I. 1926	3,300	—	3,300	—	—	—	»
28. Zweilütschinen-Grindelwald, Korrektion Ortweid	350	—	350	—	21. XII. 1927	348	55	348	55	—	—	»
29. Münster-Tavannes, Brückenumbau	2,000	—	2,000	—	23. XII. 1927	1,962	05	1,962	05	—	—	»
30. Wasen-Eriswil, Korrektion in Wasen	22,700	—	22,700	—	8. VII. 1927	16,625	90	16,625	90	6,074	10	Restzahlung 1928
31. Aarberg, Aarebrücke, Fahrbahnbelag	1,000	—	1,000	—	28. X. 1927	917	75	917	75	—	—	Abgerechnet
Übertrag	630,902	80	335,004	05		188,998	60	268,401	80	55,286	75	

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 1927		Gesamtausgaben Ende 1927		Verpflichtungen Ende 1927		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
	630,902	80	335,004	05		188,998	60	268,401	80	55,268	75	
32. Bern-Ostermundigen und Bolligen, Verbesserung	4,900	—	4,900	—	21. XII. 1927	3,688	75	3,688	75	1,211	25	Restzahlung 1928
33. Sonceboz-La Cibourg, Schüssbrücke, Umbau	6,400	—	6,400	—	28. X. 1927	6,436	35	6,436	35	—	—	Abgerechnet
34. Thun-Oberhofen, Korrektion in Hilterfingen	9,000	—	9,000	—	14. XII. 1927	6,600	—	6,600	—	2,400	—	Restzahlung 1928
35. Frinvilier-Sonceboz, Korrektion beim Bahnwärterhaus	8,500	—	8,500	—	28. XII. 1927	8,500	—	8,500	—	—	—	Abgerechnet
36. Graben-Rüti, Umbau Wälterenbrücke	20,000	—	20,000	—	24. XII. 1927	10,656	35	10,656	35	9,343	65	Restzahlung 1928
37. Delsberg-Courtételle, Verbreiterung Develier	—	—	300	—	13. XII. 1927	298	50	298	50	—	—	Abgerechnet
38. Brückenumbauten Oberingenieurkreis IV	14,000	—	14,000	—	14. XII 1927	13,872	75	13,872	75	—	—	»
39. Pruntrut, Pflästerung Zentralstrasse	6,000	—	3,000	—	28. X. 1927	3,000	—	3,000	—	—	—	»
40. Ins-Zihlbrücke, Brückengeländer	2,000	—	2,000	—	28. X. 1927	2,212	80	2,212	80	—	—	»
41. Burgdorf, Korrektion der obern Kirchbergstrasse	12,000	—	1,760	—	15. XII. 1926	1,760	—	1,760	—	—	—	»
42. Thun-Oberhofen, Korrektion in Hofstetten	213,000	—	30,000	—	18. III. 1925	—	—	—	—	30,000	—	Nach Arbeitsprogramm
43. Bern-Köniz, Anpassungsarbeiten	10,500	—	10,500	—	19. VII. 1927	—	—	—	—	10,500	—	Zahlung 1928 nach Arbeitsprogr.
	937,202	80	445,364	05		246,024	10	325,427	30	108,741	65	
b) Gemeindestrassen.												
1. Bern-Tierspital-Engehalde, Neubau	243,000	—	72,900	—	8. IX. 1923	40,755	20	54,057	80	5,907	80	Abgerechnet
2. Bern-Köniz, Korrektion Sulgenbach-Liebefeld	171,000	—	77,000	—	16. XI. 1914	10,000	—	15,000	—	5,473	90	Restanz für bis jetzt ausgeführte Arbeiten
3. Sigriswil-Teuffenthal, Korrektion Tiefengraben	33,500	—	10,000	—	19. I. 1917	5,000	—	5,000	—	5,000	—	Ausgeführt
4. Oberwil i. S., Dorfstrasse, Korrektion	25,300	—	6,325	—	29. III. 1924	5,662	50	5,662	50	—	—	Abgerechnet
5. Köniz-Wabern, Korrektion	33,600	—	3,360	—	23. I. 1925	3,360	—	3,360	—	—	—	»
6. Hasle-Biembach-Lauterbach, IV. Sektion	72,000	—	14,400	—	18. III. 1925	15,092	40	15,592	40	—	—	»
			1,192	40	13. V. 1927							
7. Bärau-Gohl, Neubau	74,000	—	11,000	—	2. VI. 1922	11,000	—	11,000	—	—	—	»
8. Thörigen-Homberg-Spich, Neubau	170,000	—	30,000	—	19. XII. 1923	5,000	—	30,000	—	—	—	»
9. Rüegsauschachen, Korrektion Länggässli	24,000	—	4,800	—	30. IV. 1926	4,650	—	4,650	—	—	—	»
10. Hirschhorn-Gfell, Korrektion	—	—	3,450	—	5. VIII. 1927	3,450	—	3,450	—	—	—	»
11. Gurtenbühl-Wabern, Korrektion	35,500	—	3,350	—	16. XI. 1926	—	—	—	—	3,350	—	Ausgeführt
12. Stössen-Hirschhorn, Korrektion	34,500	—	6,900	—	8. II. 1927	—	—	—	—	6,900	—	In Ausführung
13. Montfaucon-Soubey, Korrektion aux Enfers	8,400	—	1,680	—	22. V. 1924	—	—	—	—	1,680	—	Abgerechnet
Total *b*	942,800	—	246,357	40		103,970	10	147,772	70	28,311	70	
» *a*	937,202	80	445,364	05		246,024	10	325,427	30	108,741	65	
Total F *a* und *b*	1,880,002	80	691,721	45		349,994	20	473,200	—	137,053	35	
Verminderung der Verpflichtungen gegenüber 1926	108,819	—										

An Vorschussposten verblieben noch:

1. St. Ursanne-Tariche-Strasse, Neubau. Hälfte zu Lasten der Forstdirektion.	Fr. 101,600
2. Simmentalstrasse bei Wimmis, Unfallentschädigung	» 2,450
Total	Fr. 104,050

E. Wasserbau

(Budgetkredit X G 1—5).

Budget und Rechnung pro 1927 stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	320,000.—	320,010.04
2. Vorschussamortisation . . .	100,000.—	100,000.—
3. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	8,500.—	7,210.30
4. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	71,415.59	71,415.59
5. Juragewässerkorrektion, Äufnung des Schwellenfonds . .	40,000.—	40,000.—
Total	539,915.59	538,635.93

Die Ausgaben unter 1 und 2 verteilen sich auf 67 verschiedene Objekte. Gemäss den jeweilen mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat vereinbarten generellen Bauprogrammen wurde im Berichtsjahr an den schon früher begonnenen Bauten weiter gearbeitet und eine Anzahl derselben vollendet und abgerechnet. Neu begonnen wurden Arbeiten am Lauibach bei Meiringen, an der Ausmündung des Lombaches in den Thunersee, am Jassbach, Steinenbach, an der Gohl sowie an den Seitengräben von Trub und Ilfis. Endlich sind auch die Arbeiten der Limpbachkorrektion begonnen worden, sowie diejenigen an der Allaine in Miécourt. Die nachstehende Tabelle gibt ein Bild über die bewilligten und in Ausführung begriffenen Bauten.

Wie schon unter Rubrik X E 3 bemerkt, war der Sommer 1927 durch katastrophale Gewitter gekennzeichnet. Dies brachte es mit sich, dass auch im Wasserbau ein neuer Andrang von Subventionsgesuchen für Verbauungen eingetreten ist. Für eine ganze Reihe weiterer Gesuche werden die Vorlagen erst im Jahre 1928 eingereicht werden können.

Neue Baubeschlüsse und Subventionen erfolgten vom Kanton für 24 Objekte im Kostenanschlag von Fr. 815,126 mit einem Beitragsbetreffnis von zusammen Fr. 307,217; darunter als direkte Folgen der Wetterkatastrophen die Verbauung des Lauibaches bei Meiringen im Kostenbetrag von Fr. 48,000, des Gohlgrabens in Langnau mit Fr. 150,000, des Jassbaches mit Franken 113,000, Groppbach bei Bowil mit Fr. 46,000, Steinengraben mit Fr. 120,000. Weitere grössere Vorlagen sind zu erwarten für den Fallbach bei Blumenstein, die Gürbe im Gebirge, den Seltenbach und Twärengraben bei Trub u. a. m.

Der Amortisationskredit G 2 von Fr. 100,000 wurde wieder zur Zahlung fälliger Beiträge an Gemeinden und Schwellengenossenschaften und zur Tilgung der Restbeträge der Vorschussrechnung verwendet.

Die Gesamtverpflichtungen für bewilligte Wasserbauten betragen gemäss nachstehender Tabelle auf Ende 1927 noch Fr. 1,732,152. 85 gegenüber Franken 1,743,408. 90 im Vorjahr. Für bereits ausgeführte Bauten betragen die Verpflichtungen noch Fr. 384,884. 55. Angesichts der vielen neuen Vorlagen und der damit verbundenen neuen Bauten ist für die nächste Zukunft wieder ein ganz bedeutendes Anwachsen der Bewilligungen vorauszusehen. Die Streichung des Amortisationskredites von Fr. 100,000 im Budget 1928 wird daher die Verpflichtungen gegenüber den Gemeinden entsprechend vermehren.

Vom Bund sind dem Kanton an 14 Objekte im Kostenanschlagsbetrag von Fr. 813,626 Subventionen von zusammen Fr. 294,520. 50 bewilligt worden. An früher bewilligten Beiträgen wurden Fr. 349,070. 95 ausgerichtet.

Leider muss auch diesmal wieder darauf hingewiesen werden, dass die Schwellenpflichtigen da und dort dem Unterhalt der ausgeführten Arbeiten nicht immer die nötige Sorgfalt angedeihen lassen, und es bedarf oft strenger Mahnungen zur richtigen Erfüllung der daherigen Pflichten. Im Wasserbau rächt sich eine Nachlässigkeit oder eine Unterlassung oft sehr schwer.

Juragewässerkorrektion. Der Unterhalt der bestehenden Bauten erforderte einige grössere Arbeiten. So musste das Wehr in Nidau verstärkt werden, und in der alten Aare bedingte der Neubau der Eisenbahnbrücke bei Busswil einen Durchstich nach den allgemeinen Korrektionsplänen.

Im grossen Moos wurde der Hauptkanal bei Treiten vertieft und bei der dortigen Brücke eine Staueinrichtung geschaffen. Es zeigte sich aber, dass das Unternehmen weiter gefasst werden muss, wenn wirtschaftlich gearbeitet werden soll. Es ist eine Flurgenossenschaft zu bilden, welche die Arbeiten im ganzen Gebiet ausführt und auch von allen Landeigentümern unterstützt wird. Die Projekte hierfür liegen vor und sollen den Interessenten unterbreitet werden.

Über die Verwaltung des Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion wurde vom Regierungsrat am 14. April 1927 ein Reglement genehmigt.

Der Bestand des Schwellenfonds stieg um rund Fr. 14,000, nämlich von Fr. 797,429. 20 am 31. Dezember 1926 auf Fr. 811,579. 01 am 31. Dezember 1927.

Im Zusammenhang mit der J. G. K. sei auch die Ufersicherung Vinelz-Lüscherz erwähnt. Nach vielen Bemühungen gelang es endlich, die Beiträge der Gemeinde Vinelz zu erhalten. Die Arbeiten, welche vom Grossen Rat am 24. November 1927 subventioniert wurden, sind in Angriff genommen worden.

Schwellenreglemente und Kataster. An solchen wurden vom Regierungsrat genehmigt:

Zulg in den Gemeinden Eriz und Horrenbach-Buchen, Schwellenkataster; Simmekorrektion Wallbach-Niederdorf in Lenk, Katasterrevision; Alpbach zu Hasleberg, Katasterrevision; Schwarzenburg, Bachpolizeireglement; Gstaad, Lauibach, Reglement, rechtes Ufer; Rubigen, Aare, Katasterrevision; Finsterhennen, Reglement für den Grabenunterhalt; Gündlischwand, Reglement und Kataster; Wetterbach zu Kandersteg, Reglement, Abänderung.

Noch mehr als früher muss darauf gehalten werden, dass vor Inangriffnahme von Gewässerkorrektionen oder Verbauungen zugleich die Schwellenpflicht nach Gesetz geregelt wird, und zwar im Sinne einer möglichst ausgedehnten Verteilung der Lasten.

Unter öffentliche Aufsicht gestellt wurden gemäss § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857: das Allmendbächli, der Bruchgraben und Rotbach in der Gemeinde Kandergrund und der Jensgraben in den Gemeinden Jens und Worben.

Wasserbaupolizei. Gemäss §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 bewilligte der Regierungsrat 14 Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentliche Aufsicht stehender Privatgewässer und die Einführung einer Kanalisation.

Die Baudirektion erteilte 5 Bewilligungen für Holzflössungen, 9 für Einführung von Abwasserleitungen, 1 für Hochspannungsleitung und 4 für kleinere Bauanlagen an Gewässern.

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	10,200	—	21. I./18. X. 1928
2. Verschiedene Kosten	—	—	—
b) Bauten von Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.			
3. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	404,415	—	verschiedene
4. Kurzeneigraben Wasen-Hintersattel, Verbauung	37,500	—	26. VI. 1913
5. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze	1,347,094	—	verschiedene
6. Kneugraben-Wengen, Verbauung	7,500	—	11. XI. 1921
7. Simmekorrektion am Gwatt, Zweisimmen	102,500	—	16. XII. 1921
8. Saanekorrektion, untere Gümmenenau	6,600	—	4. V. 1926
9. Sulgenbachkorrektion, Gemeinde Bern	66,000	—	7. V. 1915
10. Kiesenkorrektion zu Kiesen	6,840	—	18. VII. 1925
11. Zäzibachverbauung bei Zäziwil	21,250	—	9. VII. 1918
12. Aarekorrektion Dählhölzli-Bodenacker	48,000	—	15. XI. 1923
13. Aarekorrektion Thalmatten-Saanemündung	98,000	—	12. V. 1924
14. Aarekorrektion im Bodenacker zu Muri	3,200	—	8. II. 1924
15. Schwarzwasser bei Rüschegg, Verbauung	39,670	—	18. V. 1908
16. Gürbekorrektion Belp-Aare, Projekt II	19,860	—	4. XII. 1920
17. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp, Projekt II	45,000	—	4. XII. 1920
18. Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Ergänzungsbauten	45,000	—	3. IV. 1916
19. Dürrbach bei Bowil, Verbauung	30,000	—	29. I. 1920
20. Gürbeverbauung im Gebirge	43,750	—	11. III. 1918
21. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	281,500	—	20. I. 1908
22. Hühnerbach und Knubelgraben, Langnau, Verbauung	4,200	—	16. XII. 1925
23. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	21,000	—	23. XI. 1904
24. Ilfisgrabenverbauung, Gemeinde Langnau	10,200	—	16. XII. 1925
25. Langetenkorrektion zu Huttwil	25,420	—	3. III. 1925
26. Trub und Zuflüsse, Trub, Verbauung	45,750	—	16. XII. 1921
27. Zinggengraben, Trub, Verbauung	21,000	—	21. XI. 1921
28. Wangen-Wangenried, Bachkorrektion	56,250	—	14. IX. 1922
29. Birskorrektion zu Tavannes	71,250	—	16. XII. 1921
30. Sornekorrektion zu Delsberg, III. Los	57,000	—	16. IX. 1922
31. Allainekorrektion zu Alle	48,250	—	20. IX. 1922
32. Soulcebachkorrektion in Soulce	11,400	—	23. XII. 1923
33. Vendlinekorrektion zu Bonfol	22,500	—	13. XI. 23./2. VII. 26
34. Giessenkorrektion zu Münsingen	10,340	—	10. IX. 1926
35. Iffigenbach-Pöschenried, Lenk, Schwellenbauten	4,500	—	14. I. 1927
36. Sundbach, Sundlauenen, Verbauung, Projekt II	7,000	—	12. II. 1925
37. Alpbach zu Hasleberg, Verbauung, Projekt II	37,500	—	17. V. 1920
38. Kapfbach zu St. Stephan, Verbauung	36,600	—	16. II. 1921
39. Grünnbach zu Merligen, Verbauung	20,000	—	20. XI. 1923
40. Kratzbach zu Thun, Verbauung	10,000	—	16. X. 1925
41. Leimbach zu Frutigen, Verbauung	22,500	—	3. X. 1925
42. Turbach bei Gstaad, Verbauung	27,500	—	14. V. 1923
43. Lombach im Oberlauf, Verbauung, Projekt II	12,000	—	15. I 1926
44. Sense-Schwarzwasser-Saane, Ergänzungen	8,500	—	4. V. 1926
45. Lyssbachkorrektion zu Lyss	46,250	—	7. II. 1923
46. Schüsskorrektion Courtelary, IV. Los	43,500	—	18. IX. 1922
47. Engstligen und Allenbach, Adelboden, Verbauung	66,500	—	18. IX. 1922
48. Alpbach zu Hasleberg und Meiringen, Ergänzungen	500	—	8. III. 1927
Übertrag	3,411,289	—	

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

Zahlungen pro 1927				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1927				Bemerkungen
Bund Fr.		Kanton Fr.		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
—	—	10,369	50	—	—	—	—	
[1]) 6,456	—	8,603	24	—	—	—	—	[1]) Einnahmen.
6,100	—	9,686	90	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	400	—	5,400	—	32,494	20	In Ausführung.
29,800	—	30,064	75	35,448	10	604,511	10	In Ausführung.
6,000	—	3,787	05	—	—	—	—	Restzahlung.
4,400	—	1,309	65	13,600	—	24,900	—	Ausgeführt.
—	—	3,325	80	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	5,000	—	—	—	—	—	Restzahlung.
2,211	50	4,926	90	—	—	—	—	Restzahlung.
7,388	75	4,000	—	5,399	90	5,399	90	Abgerechnet.
—	—	20,000	—	13,322	50	15,571	65	Ausgeführt.
33,000	—	39,000	—	31,600	—	51,000	—	In Ausführung.
—	—	1,688	30	—	—	—	—	Restzahlung.
4,656	—	4,350	—	946	95	2,620	45	Ausgeführt.
—	—	3,000	—	1,953	65	9,500	—	In Ausführung.
5,279	45	7,000	—	10,344	85	10,344	85	Abgerechnet.
1,310	—	4,579	50	—	—	—	—	Abgerechnet.
—	—	3,000	—	2,400	—	11,500	—	In Ausführung.
—	—	146	65	—	—	—	—	Restzahlung.
11,900	—	10,242	—	16,606	75	31,167	45	In Ausführung.
1,600	—	1,250	10	—	—	2,002	—	In Ausführung.
—	—	1,359	25	—	—	—	—	Restzahlung.
7,200	—	5,980	—	1,470	95	1,470	95	Abgerechnet.
13,000	—	5,440	—	11,400	—	12,921	40	In Ausführung.
5,500	—	3,867	80	4,500	—	23,941	25	In Ausführung.
4,500	—	2,682	15	—	—	10,950	10	In Ausführung.
—	—	15,062	40	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	11,064	75	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	4,636	90	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	17,266	60	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	7,866	50	533	50	533	50	Abgerechnet.
9,352	10	7,000	—	8,638	50	11,500	—	In Ausführung.
9,000	—	4,000	—	5,103	90	6,340	—	In Ausführung.
—	—	3,927	85	—	—	572	15	In Ausführung.
1,727	35	1,116	45	—	—	—	—	Restzahlung.
10,000	—	16,417	70	—	—	—	—	Restzahlung.
9,000	—	5,629	70	—	—	—	—	Restzahlung.
10,000	—	2,000	—	5,400	—	18,000	—	In Ausführung.
10,000	—	2,000	—	7,736	20	7,736	20	Abgerechnet.
12,000	—	4,000	—	12,200	—	18,430	90	In Ausführung.
805	90	2,800	—	2,600	—	20,059	45	In Ausführung.
—	—	691	60	—	—	—	—	Ausgeführt.
—	—	374	60	—	—	—	—	Ausgeführt.
15,500	—	30,250	—	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	22,500	—	—	—	—	—	Restzahlung.
22,000	—	—	—	4,800	—	21,285	95	In Ausführung.
1,250	55	500	—	—	—	—	—	Restzahlung.
254,481	60	354,164	59	201,405	75	954,753	45	

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

Gegenstand	Bewilligte Kantonsbeiträge Fr.		Datum der Beschlüsse	
Übertrag	3,411,289	—		
49. Innerer Seitenbach, Lenk, Verbauung, Unterlauf	29,400	—	13. XI	1923
50. Rothachen im Oberlauf, Verbauung	20,000	—	2. V.	1924
51. Wärgistalbach zu Grindelwald, Verbauung	22,000	—	6. X.	1922
52. Saane Gstaad-Gsteig, Korrektion, Projekt II	9,000	—	15. IV.	1919
53. Rothachenschwelle zu Oppligen	2,000	—	9. XI.	1926
54. Doubsverbauung im Champs Souboz, Montmelon	4,200	—	22. II.	1927
55. Engstligenkorrektion Frutigen, Ausbau, Projekt III	37,500	—	23. IX.	1919
56. Kalberhönibach bei Saanen, Verbauung	25,000	—	27. V.	1927
57. Wetterbachverbauung zu Kandersteg	25,000	—	28. VIII.	1925
58. Emme II. und III. Sektion, Schwellenbauten	8,500	—	15. VII.	1927
59. Birs Delsberg-Soyhières, Verbauung	2,350	—	15. VII.	1927
60. Sense Neueneggau, Verbauung eines Einbruches	3,000	—	15. VII.	1927
61. Gürbeverbauung bei der Forstsäge	2,800	—	4. VI.	1926
62. Kanderkorrektion Engstligen-Kien-Stegweid	345,000	—	13. I.	1910
63. Allainekorrektion in Miécourt	4,800	—	28. X.	1926
64. Limpachkorrektion im Unterlauf	100,000	—	10. XI	1926
65. Kapfbach, St. Stephan, Verbauung, Projekt II	15,000	—	26. VIII.	1927
66. Schüsskorrektion Courtelary, II. Los	28,840	—	18. XI.	1923
67. Lauenenbach Gstaad-Enge, Korrektion	9,750	—	15. IV.	1919
68. Lauibach, Willigen, Schattenhalb, Verbauung	12,000	—	10. XII.	1927
69. Hornbachverbauung zu Wasen	31,500	—	26. IX.	1910
70. Grünekorrektion, Gemeinde Lützelflüh	29,830	—	18. IX.	1922
71. Aerlenbach b. Handegg, Verbauung	10,400	—	1. IX.	1922
72. Alpbach, Meiringen, Verbauung, Projekt III	10,800	—	6. VI.	1923
73. Englerbach zu Meiringen, Korrektion	8,250	—	17. X.	1919
74. Engstligen Zuflüsse Frutigen-Adelboden	25,125	—	11. XI.	1921
75. Engstligen ob Frutigen, Schwellenbauten	10,000	—	28. X.	1927
76. Bunderbach, Kandergrund, Verbauung, Projekt II	36,000	—	3. IV.	1916
77. Bunderbach, Kandergrund, Verbauung, Projekt III	43,500	—	22. XI.	1922
78. Erlibach, Kiental, Verbauung, Projekt II	16,000	—	20. XI.	1911
79. Schlundbach Wengi, Verbauung, Projekt IV	40,000	—	22. IX.	1913
80. Heitibach, Wengi, Verbauung, Unterlauf, Projekt IV	41,667	—	21. V.	1917
81. Gunggbach, Wengi, Verbauung, Projekt IV	41,700	—	3. IV.	1916
82. Saane Gstaad-Gsteig, rechtes Ufer, Verbauung	3,800	—	3. VI.	1927
83. Lauenenbach beim Badweidli, Verbauung	2,100	—	3. VI	1927
84. Simmekorrektion Erlenbach-Oey	37,500	—	17. V.	1920
85. Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	15,600	—	19. IX.	1911
86. Aare im Schwäbis zu Thun, Korrektion	15,600	—	29. V.	1923
87. Hirscherengraben, Oberried bei Brienz, Verbauung	10,000	—	30. III.	1927
88. Lütschinekorrektion zu Wilderswil, Projekt V	4,200	—	4. II.	1927
89. Lombachverbauung bei Neuhaus, Unterseen	22,250	—	III.	1928
90. Lombachverbauung zwischen Wagis- und Habbach	25,000	—	14. III.	1928
91. Eistlenbach zu Hofstetten, Verbauung	10,000	—	21. VI./6. VII.	1922
92. Bachlibach im Kiental, Verbauung	4,000	—	10. II.	1925
93. Reichenbach zu Reichenbach, Verbauung, Projekt II	—	—	nur vom Bund bewilligt	
94. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	3,660	—	3. VII.	1925
95. Simmekorrektion zu Boltigen	—	—	nur vom Bund bewilligt.	
96. Kander im Oberaugand, Wimmis, Ergänzungen	5,100	—	1. III.	1927
Übertrag	4,621,011	—		

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

Zahlungen pro 1927				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1927				Bemerkungen
Bund Fr.		Kanton Fr.		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
254,481	60	354,164	59	201,405	75	954,753	45	
15,000	—	8,105	25	19,934	—	19,934	—	Ausgeführt.
5,000	—	2,000	—	3,900	—	11,500	—	In Ausführung.
11,000	—	—	—	—	—	2,155	35	In Ausführung.
—	—	1,698	65	—	—	—	—	In Ausführung.
—	—	323	20	—	—	—	—	Ausgeführt.
[1]) 4,200	—	—	—	—	—	—	—	[1]) Einnahmen.
3,600	—	4,200	—	—		—	—	Abgerechnet.
7,589	35	3,000	—	2,714	85	2,714	85	Abgerechnet.
9,000	—	4,900	—	1,400	—	19,467	15	In Ausführung.
12,000	—	134	70	4,200	—	8,214	55	In Ausführung.
—	—	2,561	30	5,398	70	5,398	70	In Ausführung.
—	—	2,346	50	—	—	—	—	Restzahlung.
—	—	2,608	55	—	—	—	—	Restzahlung.
4,200	—	—	—	2,800	—	2,800	—	Abgerechnet.
—	—	10,899	05	[1]) 12,750	—	42,500	—	In Ausführung. [1]) Mit Tilgung Vorschussrechnung.
7,200	—	3,000	—	1,800	—	1,800	—	Abgerechnet.
—	—	193	50	18,000	—	100,000	—	In Ausführung.
8,000	—	—	—	12,000	—	15,000	—	In Ausführung.
12,000	—	19,500	—	5,340	—	5,340	—	Abgerechnet.
—	—	1,308	30	—	—	—	—	Abgerechnet.
—	—	111	—	6,200	—	11,889	—	In Ausführung.
—	—	300	—	2,400	—	18,149	35	In Ausführung.
—	—	500	—	4,400	—	10,264	40	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	8,048	40	Zurzeit Arbeiten eingestellt.
—	—	—	—	—	—	4,239	05	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	3,421	65	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	10,658	90	In Ausführung.
—	—	—	—	10,000	—	10,000	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	11,261	95	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	17,004	60	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	7,483	55	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	3,868	15	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	6,379	40	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	—	—	27,349	25	Zurzeit eingestellt.
—	—	—	—	3,800	—	3,800	—	In Ausführung.
—	—	—	—	2,100	—	2,100	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	30,393	80	In Ausführung.
—	—	—	—	3,000	—	3,033	55	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	15,600	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	10,000	—	10,000	—	Ausgeführt.
—	—	—	—	4,200	—	4,200	—	Ausgeführt.
—	—	—	—	22,250	—	22,250	—	Ausgeführt.
—	—	—	—	—	—	25,000	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	10,000	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	—	—	4,000	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	—	—	—	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	1,060	—	1,060	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	—	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	—	—	5,100	—	Noch nicht begonnen.
349,070	95	421,854	59	361,053	30	1,478,133	05	

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

Gegenstand	Bewilligte Kantonsbeiträge Fr.		Datum der Beschlüsse	
Übertrag	4,621,011	—		
97. Hilterfingen, Dorfbachverbauung, Halten	3,800	—	14. X.	1927
98. Thun, Wehranlage, Projektierung	1,500	—	23. VIII.	1927
99. Aarekorrektion Gürbe-Dählhölzli, Nachsubvention	38,000	—	9. VII.	1918
100. Tiefengraben, Gurnigel, Verbauung	31,500	—	3. III.	1916
101. Gürbe im Gebirge, Rutschungen Zigerhubel	30,000	—	30. III. 21./30. I. 22	
102. Lyssbachkorrektion Lyss, Nachsubvention	6,406	50	16. XI.	1925
103. Bielersee Vinelz-Lüscherz, Uferverbauung	143,167	—	18. XI.	1927
104. Ortbachgrabenverbauung, Trub	12,500	—	16. II.	1921
105. Gohlgrabenverbauung, Langnau	30,000	—	21. XII.	1927
106. Aare in Wangen, Verbauung	5,000	—	10. XII.	1927
107. Rochesbach zu Roches, Korrektion	9,500	—	17. X.	1919
108. Lüsselkorrektion zu Brislach	2,800	—	29. VII.	1927
Total	4,935,184	50		

F. Wasserwirtschaft und Nutzbarmachung der Wasserkräfte.

Seeregulierungen. *a) Brienzer- und Thunersee.* Als Vorarbeiten zur Regulierung der **Brienzer- und Thunerseen** sind in Interlaken an den Kraftwerken verschiedene Messungen durchgeführt worden. Für die neue Wehranlage Thun sind die Projekte bearbeitet. Ebenso sind die Berechnungen des Nutzens, welcher den Kraftwerken aus der Regulierung erwachsen würde, in Angriff genommen worden, um eine Grundlage für die Kostenverteilung bei der Durchführung des Unternehmens zu erhalten.

b) Juraseen (Murten-, Neuenburger- und Bielersee). Der Bericht über die Berechnung des Nutzens, welcher den Kraftwerken zwischen Bielersee und Basel aus der Korrektion der **Juragewässer** erwächst, wurde den Mitgliedern der interkantonalen technischen Kommission im Juli zugestellt.

Es darf mit Befriedigung konstatiert werden, dass die Vertreter aller Interessenten in technischer Beziehung nun einig sind, und dass die Berechnungen des Nutzens die Wirtschaftlichkeit des ganzen Werkes nachweisen.

Der Schlussbericht der Kommission, welcher über alle diese Verhältnisse Auskunft gibt, soll im Frühjahr 1928 dem Bundesrate und hierauf den Kantonen zugestellt werden.

Nutzbarmachung der Wasserkräfte. Schon im Bericht für 1926 wurde hervorgehoben, dass man aus den zahlreichen Konzessionserteilungen nicht darauf schliessen dürfe, dass dementsprechend auch eine ganze Reihe von neuen Werken entstanden seien. Dies gilt auch für das Jahr 1927. In der Mehrzahl von Fällen handelt es sich bei der Ausstellung von Konzessionen 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 Rechtsgrundlagen 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 Gelegenheiten, die in dieser Weise benutzt wurden, waren z. B. die Genehmigung von Übertragungen an neue Inhaber, wobei die Genehmigung des Regierungsrates gemäss Art. 15 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 an neue Konzessionsbedingungen geknüpft werden darf. Gleich verhält es sich mit den Gesuchen um Bewilligung für den Ausbau oder die Veränderung bestehender Werke.

Für **neue Werke** wurden nur ganz wenige Konzessionen erteilt, und dabei handelt es sich ausschliesslich um ganz kleine Anlagen, bei denen die gewonnene Kraft im eigenen Betrieb verwendet wird. Für grössere Wasserwerke, die elektrische Energie an Dritte abgeben, wurden keine Konzessionen ausgestellt, und ein einziges Gesuch ist eingelangt, welches die Ergänzung des bestehenden Elektrizitätswerkes Grindelwald durch eine zweite Anlage mit Akkumulationsmöglichkeit betrifft. Die Konzessionserteilung hierfür fällt indessen erst ins Jahr 1928.

Von **Wasserwerken, die im Jahre 1927 in Betrieb gesetzt wurden,** ist nur die neue Anlage der Elektrowerke Reichenbach A.-G., die hauptsächlich für den Winterbetrieb bestimmt ist, von Bedeutung. Der maschinelle Ausbau umfasst 2100 PS bei der Ausnützung eines Gefälles von 184 m.

Über die Verhandlungen, die mit den Behörden des **Kantons Baselstadt** wegen der **Beteiligung an den Kraftwerken Oberhasli** stattfanden, hat der Grosse Rat durch einen besondern Bericht der Finanzdirektion Aufschluss erhalten.

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

Zahlungen pro 1927				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1927				Bemerkungen
Bund Fr.		Kanton Fr.		Auf Grund der ausgeführten Bauten		Auf Grund der Bewilligungen		
349,070	95	421,854	59	361,053	30	1,478,133	05	
—	—	—	—	—	—	3,800	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	1,500	—	1,500	—	Ausgeführt.
—	—	—	—	—	—	18,117	85	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	18,381	40	Zurzeit keine Arbeiten.
—	—	—	—	—	—	16,185	60	Zurzeit keine Arbeiten.
—	—	2,075	25	4,331	25	4,331	25	Abgerechnet.
—	—	—	—	—	—	143,167	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	4,227	20	Zurzeit keine Arbeiten.
—	—	—	—	18,000	—	30,000	—	In Ausführung.
—	—	—	—	—	—	5,000	—	Noch nicht begonnen.
—	—	—	—	—	—	6,509	50	Zurzeit keine Arbeiten.
—	—	—	—	—	—	2,800	—	In Ausführung.
349,070	95	423,929	84	384,884	55	1,732,152	85	

Die Bauarbeiten beim **Kraftwerk Handeck** wurden im Jahre 1927 durch die Baudirektion nach Vorschrift von Art. 16 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 auf ihren konzessionsgemässen Zustand hin untersucht.

Das Bauprogramm konnte vollständig innegehalten, teilweise sogar überschritten werden, und die Baukosten blieben überall innerhalb des Voranschlages.

Dass neben den im Bau befindlichen Oberhasliwerken in den nächsten Jahren neue Kraftwerke von grösserer Bedeutung entstehen, ist nicht zu erwarten. Abgesehen davon, dass das Verteilungsnetz der bestehenden Unternehmungen für die Versorgung mit Licht und Kraft sich über das ganze Kantonsgebiet beinahe lückenlos erstreckt und eine Konkurrenz wenn nicht unmöglich, so doch sehr schwierig macht, mahnen auch die hohen Baukosten zur Vorsicht.

Die Zahl der **kleineren Werke** ist in den letzten Jahren etwas zurückgegangen. Der Grund davon liegt teilweise in den verhältnismässig grossen Kosten des Unterhalts, was besonders bei Holzbauten zutrifft, die rasch zerfallen, wenn sie nicht ständig im Gebrauch sind und sorgfältig behandelt werden. In manchen Fällen erschien es zweckmässiger und sogar billiger, die für den Gewerbebetrieb notwendige Kraft von einem Elektrizitätswerk zu beziehen. Verschiedene Anlagen wurden herausgerissen, weil sie nicht mehr im Gebrauch standen. Es ist zu vermuten, dass diese Fälle viel häufiger sind, als dies zur Kenntnis der Behörden gelangt. Wenn der Verzicht auf die Rechte angemeldet und die Löschung verlangt wird, geschieht dies in der Regel, um der Einschätzung eines wertlosen Objektes bei der Grundsteuer zu entgehen.

In bezug auf die Anmeldung der **Übertragung von Wasserrechten** an neue Inhaber ist eine merkliche Besserung eingetreten, und die Fälle von Reklamationen, wenn versäumt wurde, die hierfür gesetzlich vorgeschriebene Genehmigung des Regierungsrates einzuholen, sind viel seltener geworden. Die Mahnungen, die in dieser Hinsicht ergingen, scheinen doch etwas gefruchtet zu haben. Indessen kommen noch immer Fälle vor, in denen die Übertragung nachträglich zur Kenntnis der Behörden gelangt.

Wir haben schon im Bericht über das Jahr 1926 auf die vom eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft bearbeitete **Statistik** über die in der Schweiz ausgenützten Wasserkräfte verwiesen, die auch für die beiden Abteilungen des Wasserrechtsamtes ganz bedeutende Arbeit mit sich brachte. Diese Statistik ist, soweit sie den Kanton Bern betrifft, mit Ende des Jahres 1927 zum Abschluss gelangt, und der Stand auf 1. Januar 1928 liegt nunmehr im Druck vor.

Es mögen hier einige Angaben daraus folgen, die von allgemeinem Interesse sein dürften:

Von grösseren Wasserkraftanlagen mit einer installierten Leistung von 450 P. S. und darüber war auf 1. Januar 1928 eine Anzahl von 30 in Betrieb. Die eingebauten Maschinen würden eine Leistung von 198,640 P. S. ermöglichen. Die wirkliche Leistung steht indessen weit darunter und wird für das Winterhalbjahr auf 87,345, für das Sommerhalbjahr auf 127,120 im Durchschnitt angegeben. Das Minimum im Winter beträgt für diese Kategorie bloss 52,615, das Maximum im Sommer dagegen 181,700 P. S.

Die Anzahl der Kraftwerke mit einer Leistung unter 450 P. S. beträgt 1392. Die eingebauten Turbinen und Wasserräder ermöglichen eine Höchstleistung von 21,125 P. S. Die wirkliche Leistung dieser Kategorie von Werken, die ihre Kraft zum weitaus grössten Teil im Eigenbetrieb verwenden, wird nicht angegeben.

Die gesamt installierte **Leistung beider Kategorien** zusammen beträgt demnach 219,765 P. S. Das wirkliche Leistungsmaximum im Sommer dürfte nicht sehr weit davon entfernt sein und ungefähr 200,000 P. S. betragen, das Minimum im Winter, das zum Glück nur wenige Tage umfasst, vielleicht 65,000 P. S.

Obgleich die Zahlen für 1. Januar 1928, weil die Berechnung eine etwas verschiedene ist, nicht ohne weiteres mit denjenigen für 1914 vergleichbar sind, ergibt sich doch mit Sicherheit, dass die Gesamtzahl der Wasserwerke beinahe gleich geblieben (1420 im Jahre 1914 gegen 1423 auf 1. Januar 1928), der Kraftzuwachs dagegen in den 14 Jahren ein ganz gewaltiger und die Leistungsfähigkeit unserer Wasserwerke beinahe auf das Doppelte angestiegen ist. Noch viel bedeutender wird der Unterschied, wenn man das noch nicht ausgebaute Handeckwerk dazurechnet, wie dies bei der eidgenössischen Statistik geschieht. Die maximale Leistungsfähigkeit des Handeckwerkes allein wird nämlich auf 120,000 P. S. angegeben. Sie beträgt also beinahe so viel wie die 1420 im Jahre 1914 im Betrieb stehenden Wasserwerke zusammen zu leisten vermochten. Freilich handelt es sich dabei nur um das Maximum der Leistungsfähigkeit. Die jährliche Durchschnittsleistung bei 24stündigem Betrieb würde ungefähr ein Drittel davon betragen.

Die von den Bundesbehörden herausgegebene Statistik ermöglicht nun zwar eine Übersicht über den derzeitigen Stand der ausgenutzten Wasserkräfte und würde diesen Zweck noch besser durch Beigabe einer Karte erfüllen, in welche die bestehenden Anlagen und ausgenutzten Gewässerstrecken eingetragen wären. Den im bernischen Gesetz von 1907 und auch in der Bundesgesetzgebung vorgesehenen **Wasserkataster** macht sie aber durchaus nicht überflüssig. Der Kataster wird mehr ins einzelne gehen müssen. Aus demselben sollen nicht nur die Rechtsverhältnisse jedes einzelnen Werkes möglichst deutlich ersichtlich sein, sondern er soll auch in technischer Beziehung die notwendigen Angaben über die ausgenützten Gefälle, Stauhöhen, Wassermengen (soweit dies möglich ist), Beziehungen zu den benachbarten Wasserwerken usw. enthalten. Ferner sind zuverlässige Planbeilagen, dem heutigen Zustand der Werke entsprechend, notwendig. In dieser Beziehung ist besonders für die ältern Wasserwerke noch sehr viel nachzuholen. Die Vorschriften für die Anlage des Wasserkatasters in den Kantonen, die von den Bundesbehörden aufgestellt werden sollen, sind im Jahre 1927 der eidgenössischen Wasserwirtschaftskommission vorgelegt worden, so dass zu erwarten ist, dass sie im Laufe des Jahres 1928 doch endlich einmal herausgegeben werden, und das für den Kanton Bern im Gesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte von 1907 vorgesehene Dekret erlassen werden kann. Über die Vorarbeiten, die für den Kataster vorliegen, ist schon in frühern Jahren berichtet worden.

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1927.

Hauptrubriken	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	126,695	—	122,272	60	—	—	4,692	40
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes	159,940	—	158,440	60	—	—	1,099	40
C. Staatsgebäude, Unterhalt	488,000	—	492,459	80	4,459	80	—	—
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	860,000	—	859,712	10	—	—	287	90
E. Strassenunterhalt	3,302,400	—	3,487,269	36	184,869	36	—	—
F. Strassenbauten und Korrektionen	350,000	—	349,994	20	—	—	5	80
G. Wasserbauten	468,500	—	467,220	34	—	—	1,279	66
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft	215	—	493	90	278	90	—	—
J. Vermessungswesen	83,690	—	80,268	15	—	—	3,421	85
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen	27,760	—	19,990	75	—	—	7,769	25
Total	5,867,070	—	6,038,121	80	189,608	06	18,556	26
					Mehrausgaben Fr.		171,051	80

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Irrenanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	212,404	45	12,592	35	199,812	10
Automobilsteuer	1,990,000	—	2,718,777	20	153,398	55	2,565,378	65
Juragewässerkorrektion	75,000	—	71,415	59	6,975	—	64,440	59
Total	2,175,000	—	3,002,597	24	172,965	90	2,829,631	34

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1927		Neue Vorschüsse pro 1927		Amortisation pro 1927		Stand am 31. Dez. 1927	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Obligatorische Unfallversicherung, Kontokorrent	22,186	98	53,699	60	56,302	14	19,584	44
2. Kautionen für Anlagen Dritter in Strassen	+ 18,180	60	4,831	80	5,435	—	17,577	40
3. Bern, Frauenspital, Erweiterung 1926/27	141,659	70	262,421	35	220,131	30	183,949	75
4. Bern, Frauenspital, Erweiterung 1926/27, Mobiliar und Apparate	+ 27,770	75	98,984	15	75,000	—	3,786	60
5. Bern, Chirurgische Klinik, Neu- und Umbau	—	—	28,000	—	28,000	—	—	—
6. Bern, Hochschule, Saal Nr. 68, Möblierung	—	—	1,150	—	—	—	1,150	—
7. Delsberg, landw. Schule Courtemelon, Neubauten	+ 48,871	40	534,746	40	324,320	—	161,555	—
8. Tessenberg, Z. E. A., Neubauten	—	—	361,905	55	361,905	55	—	—
9. Pruntrut, Staatsgebäude, alt. Bären, Umbauten	2,011	15	—	—	—	—	2,011	15
10. Biel, kant. Technikum, Neubau	—	—	87,955	45	87,955	45	—	—
11. Triangulation IV. Ordnung, Jura, Sektion III und IV	—	—	1,999	65	969	95	1,029	70
12. Triangulation IV. Ordnung, Biel und Umgebung	—	—	5,378	85	5,378	85	—	—
13. Triangulation IV. Ordnung, Thun Stadtgebiet	—	—	33	55	33	55	—	—
14. Triangulation IV. Ordnung, Amt Aarwangen	—	—	313	50	313	50	—	—
15. Bundessubventionen an Vermessungswerke	—	—	196,076	60	196,076	60	—	—
16. Feuerversicherung der Vermessungswerke	+ 8,000	—	1,000	—		—	+ 9,000	—
17. Simmentalstrasse, Unfallentschädigung	1,750	—	700	—	—	—	2,450	—
18. St. Ursanne-Soubey-Strasse, IV. Klasse, Neubau	48,000	—	53,600	—	—	—	101,600	—
19. Bern, Thun- und Seftigenstrassen, Abtretung an Gemeinde	56,000	—	—	—	8,000	—	48,000	—
20. Grimselstrasse, Verstärkungsarbeiten	—	—	7,800	—	7,800	—	—	—
21. Sensekorrektion Neuenegg	2,090	80	—	—	2,090	80	—	—
22. Kanderkorrektion Engstligen-Kien-Stegweid	39,887	30	—	—	39,887	—	—	—
23. Wasserableitung Emme-Bern, Expertise	3,263	70	—	—	3,263	70	—	—
24. Juragewässerkorrektion, Ausbau	276,953	71	—	—	—	—	276,953	71
25. Alte Notstandsgeschäfte, Liquidation	—	—	—	—	14,465	—	+ 14,465	—
26. Schiffahrtskontrollgebühren	604	35	8,900	—	8,624	10	880	25
Total	594,407	69	1,703,664	65	1,440,517	79	799,164	—
Abzüglich Aktivposten (+)	102,822	75	5,831	80	5,435	—	44,829	—
Total Vorschussrechnung	491,584	94	1,697,832	85	1,435,082	79	754,335	—

Zunahme 1926/27 = Fr. 262,750. 06, resultierend aus dem rascheren Gang der Bauten für den Frauenspital und die jurassische landwirtschaftliche Schule, als im Programm vorgesehen war. Die Rückvergütung erfolgt aus den Budgetkrediten 1928, mit welchem Jahre diese beiden Posten ganz aus der Vorschussrechnung verschwinden werden. Auch der grosse Posten 18 St. Ursanne-Soubey-Strasse wird dann durch Amortisation aus Budgetkredit und Rückvergütung aus Forstkrediten ausscheiden. Belastet bleibt die Rechnung dann zur Hauptsache nur noch durch den Posten 24, Juragewässerkorrektion II, von Fr. 276,953. 71, der erst später liquidiert werden kann.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1927		Neue Vorschüsse pro 1927		Amortisationen pro 1927		Stand am 1. Januar 1928	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnprojektvorstudien	7,600	—	—	—	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	—	41,760	—	208,800	—	—	—
Biel-Meinisberg-Bahn	176,290	50	—	—	—	—	176,290	50
Total	370,888	75	41,760	—	208,800	—	203,848	75
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	299,966	35	14,998	30	—	—	314,964	65
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	—
Thun, Schiffsanschlusskanal	—	—	200,000	—	—	—	200,000	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	130,000	—	7,400	—	87,400	—	50,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	23,546	65	1,295	05	—	—	24,841	70
Langenthal-Melchnau-Bahn, Kupferlieferung	23,748	75	1,424	90	—	—	25,173	65
Total	1,876,545	44	226,993	25	89,275	—	2,014,263	69
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	124,919	55	12,550	—	5,000	—	132,469	55
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	35,452	80	—	—	—	—	35,452	80
Berner-Oberland-Bahnen	30,390	50	—	—	61,669	40	*) 31,278	90
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Huttwil-Eriswil-Bahn	9,492	25	—	—	—	—	9,492	25
Total	225,605	10	12,550	—	6 6,669	40	171,485	70
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	76,230	—	—	—	76,230	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Automobilkurs Worb-Biglen und Worb-Grosshöchstetten	8,729	65	261	90	—	—	8,991	55
Oberaargauische Automobilkurse	8,914	95	267	45	—	—	9,182	40
Automobilgenossenschaft Erlach und Umgebung	2,123	05	63	70	—	—	2,186	75
Total	95,997	65	593	05	76,230	—	20,360	70

*) Einnahmen.

Zur Erläuterung dieser Zusammenstellung dienen folgende Angaben:

1. Eisenbahnprojektvorstudien. Pro 1927 wurde der übernommene Vorschuss-Saldo von Fr. 7,600 vollständig amortisiert.

2. Eisenbahnsubventionen.

Der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn wurde nach Vorlegung der Abrechnung über den Streckenausbau Nidau-Biel der letzte Fünftel der neuen Staatsbeteiligung gemäss Grossratsbeschluss vom 15. September 1925, ausmachend Fr. 41,760, angewiesen.

3. Vorschüsse an Bahnen.

Biel-Täuffelen-Ins-Bahn. Das Unternehmen wurde pro 1927 mit Fr. 14,998. 30 Zins belastet.

Auch bei dem Betrage von Fr. 1875 der *Brienzersee-Bahn* handelt es sich um eine Zinsverrechnung.

Thun-Schiffsanschlusskanal. Die der Berner Alpenbahngesellschaft mit Grossratsbeschluss vom 20. September 1923 zugesicherte Subvention gelangte zur Auszahlung.

Die *Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn* leistete eine Vorschussrückerstattung von Fr. 80,000 und wurde im Berichtsjahre ihrerseits mit Zinsen im Betrage von Fr. 7400 belastet.

Bei der *Langenthal-Melchnau-Bahn* stellen die Vorschüsse von Fr. 1295. 05 und Fr. 1424. 90 Zinsbelastungen pro 1927 dar.

4. Hilfeleistungen an Bahnen.

Saignelégier-Glovelier-Bahn. Die neuen Vorschüsse stützen sich auf den Grossratsbeschluss vom 19. November 1923. Die kollektive Hilfeleistung des Bundes, des Kantons und der Gemeinden auf Grund des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 läuft mit dem Jahre 1928 ab.

Die *Berner Oberlandbahnen* waren in der glücklichen Lage, die empfangene Hilfeleistung im Berichtsjahr vollständig zurückzubezahlen. Das den Gemeinden zukommende Betreffnis wurde mittlerweilen abgeführt.

6. Automobilkurse.

a) Subventionierung. Der übernommene Rechnungssaldo wurde vollständig amortisiert; neue Subventionen wurden nicht ausgerichtet.

b) Vorschüsse. Sämtliche neuen Vorschüsse stellen Zinsbelastungen pro 1927 dar.

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Noch immer stehen die meisten Gemeinden des Oberlandes in kühler Reserve zur Anhandnahme der Grundbuchvermessung und eigentümlicherweise gerade dort, wo die Grundlagen dafür vorhanden wären, während einige andere, für die letzteres nicht zutrifft, begonnen haben, Mittel bereitzustellen, um in absehbarer Zeit die Vermessungen in Angriff nehmen zu können. Dementsprechend müssen, sobald es die budgetmässigen Mittel möglich machen, auch für die letztern die Triangulationen ausgeführt werden. Dann werden auch die bisher zurückhaltenden Gemeinden dazu kommen, schon in ihrem eigenen Interesse zur gesetzlich vorgeschriebenen Vermessung überzugehen, was ja nun durch vereinfachte Methoden erleichtert wird.

B. Neue gesetzliche Erlasse

des Kantons sind nicht zu verzeichnen.

Dagegen sind folgende Bundesvorschriften erlassen worden:

1. Weisungen für die Erstellung von Plankopien im Massstab 1 : 1000 über das Bahngebiet, vom 21. Mai 1927;
2. Anleitung für die Anwendung der Polarkoordinatenmethode mit optischer Distanzmessung bei Grundbuchvermessungen, vom 18. Oktober 1927;
3. Anleitung für die Erstellung des Übersichtsplanes bei Grundbuchvermessungen, vom 24. Dezember 1927.

C. Der Stand der eidgenössischen Kartenwerke

im Kanton Bern wurde durch die Arbeiten der eidgenössischen Landestopographie weiter gefördert.

D. Grenzbereinigung Schweiz (Bern)-Frankreich.

Die Grenzbeschreibung Bern/Elsass wurde fertiggestellt. Eine Anzahl Grenzsteine wurden erneuert. Über die Landesgrenze im Largin längs der Goutte Fiérat wurde ein Abkommen getroffen. Durch Rekognoszierung der Grenzstrecke im Clos du Doubs wurde das Arbeitsprogramm für 1928 fertiggestellt.

E. Grundbuchvermessung.

1. Triangulation IV. Ordnung. Die Teilrevision der Amtstriangulation Thun, inkl. Goldiwil, Schwendibach, Heiligenschwendi, Hilterfingen und Oberhofen, wurde weitergeführt. 50 bestehende Triangulationspunkte wurden neu versichert und davon 6 neu vermessen und berechnet.

Für die Triangulation Biel und Umgebung wurden 80 Triangulationspunkte abgesteckt, versichert und vermessen. In den Sektionen Jura I—III mussten die Triangulationspunkte zur Eintragung in die Vermessungswerke und in das Grundbuch nachkontrolliert werden. Von zirka 60 als zerschlagen oder verloren gemeldeten Punkten wurde die Hälfte neu versichert. Für die Übersichtspläne der Gemeinden Les Enfers und Montfaucon wurden 6 Neupunkte bestimmt.

Erfahrungsgemäss beträgt die Zahl der jährlich notwendigen Neuversicherung oder Neubestimmung 0,6 bis 1 % aller Triangulationspunkte. In diesem Jahr konnte die Hälfte der erforderlichen Nachführungsarbeiten erledigt werden.

In Verbindung mit der kantonalen Justizdirektion fand eine Bereinigung der grundbuchlichen Behandlung der Triangulationspunkte statt. Alle bestehenden Dienstbarkeitsverträge wurden zur Löschung eingereicht und an deren Stelle die gemäss Art. 86 des EG zum ZGB vorgesehene Anmerkung im Grundbuch eingetragen. Für sämtliche Punkte erfolgte vorher eine genaue Kontrolle des Eintrages in den Vermessungswerken.

2. Sekundärnivellemente. Auf folgenden, zusammen 75 km langen Strecken, wurden 175 Nivellementsfixpunkte abgesteckt und versichert: Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi, Oberhofen-Gunten, Bolligen-Krauchthal-Sinneringen, Biglen-Walkringen-Goldbach, Zäziwil-Kreuzstrasse-Münsingen, Kreuzstrasse-Oberdiessbach-Kiesen, Oberdiessbach-Linden-Röthenbach-Eggiwil, Röthenbach-Südern, Lyss-Worben-Jens-Bellmund, Kappelen-Worben, Hermrigen-Jens. Mit Ausnahme der Nivellementsfixpunkte im Seeland wurden alle einnivelliert. Die Berechnung der Nivellementszüge im Amte Thun ist beendet.

3. Parzellarvermessungen. Vom Regierungsrat genehmigt und vom Bunde subventioniert wurden die Neuvermessungen von Schangnau, Sektion I, und Bern, Sektion III Weissenstein.

Vermessungsverträge wurden abgeschlossen für Lajoux, Schangnau, Sektion II (ohne Übersichtsplan), Thun teilweise (Bahnhofgebiet, Goldiwil unter dem Wald, Dürrenast) ohne Übersichtsplan.

Weiter waren in Arbeit: Bern, Sektion IV, Bure teilweise, Epiquerez, Langenthal teilweise, Madiswil, Rüschegg, Sektion II, Saulcy.

4. Übersichtspläne sind bis jetzt erstellt und genehmigt worden:

Im Jura von 44 Gemeinden mit	408	km²
Im alten Kantonsteil (8 Gemeinden ganz, 4 Gemeinden teilweise) mit	174	»

In Arbeit sind:

Im Jura 16 Gemeinden mit.	162	km²
Im alten Kantonsteil (3 Gemeinden ganz, 2 Gemeinden teilweise) mit	96	»

5. Güterzusammenlegungen von grossem Umfang sind keine in Angriff genommen worden, dagegen wird in Verbindung mit Drainagearbeiten in St. Stephan eine Neueinteilung durchgeführt.

6. Nachführungen. 30 Vermessungswerke des deutschen Kantonsteils wurden umgearbeitet, weitere 25 sind in Arbeit. Es stehen jetzt 215 Vermessungswerke mit dem Grundbuch in voller Übereinstimmung.

Jurassische Werke sind 5 genehmigt und als Grundbuchvermessung anerkannt worden; 50 sind in Arbeit. Wegen der teilweise noch fehlenden Triangulation IV. Ordnung kann die Topographie noch nicht aufgenommen und vorläufig auch die Anerkennung der Vermessungen nicht ausgesprochen werden.

Das im Jahre 1925 vom Grossen Rate dekretierte vereinfachte Verurkundungsverfahren findet immer mehr Anwendung. Viele langjährige Differenzen zwischen Vermessungswerk und Grundbuch konnten nunmehr behoben werden.

Die im Akkord vorgenommenen Vermarkungsrevisionen sind in verschiedenen Gemeinden fortgesetzt und in einigen andern neu begonnen worden. Die guten Erfahrungen lassen erwarten, dass die Revisionen in den nächsten Jahren in vermehrtem Masse zur Durchführung kommen werden.

7. Gemeindegrenzbereinigungen. Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen 25 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt für: Laufen-Röschenz, Uetendorf-Thierachern, Brislach-Laufen, Brislach-Wahlen, Laufen-Wahlen, Dürrenroth-Wyssachen, Meikirch-Schüpfen, Kehrsatz-Köniz, Cœuve-Damphreux, Rüschegg-Rüeggisberg, Rüschegg-Rüti, Bern-Köniz, Glovelier-Montmelon, Köniz-Neuenegg, Péry-La Heutte, Kirchberg-Burgdorf, Grosshöchstetten-Gysenstein, Forst-Wattenwil, Ersigen-Kirchberg, Auswil-Madiswil, Epauvillers-Montenol, Aarwangen-Bannwil, Bannwil-Schwarzhäusern, Gurzelen-Wattenwil.

8. Über die Bundesbeiträge an Vermessungsarbeiten gibt die nachfolgende Zusammenstellung Auskunft.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1927		
		Nachgef. alte Vermess.-Werke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total	Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Aarberg													
31. Dez. 1926	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	12	12	—	—	—	—	—	3,777. 25	—	3,777. 25	33,485. 30	5,397. 60	38,882. 90
Aarwangen													
31. Dez. 1926	25	24	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	25	24	—	—	—	1	—	3,171. 65	—	3,171. 65	33,223. 05	—	33,223. 05
Bern													
31. Dez. 1926	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	11	11	—	—	—	—	—	10,322. 75	26,693. —	37,015. 75	100,542.75	52,621. 35	153,164. 10
Biel													
31. Dez. 1926	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	2	1	1	—	—	—	—	1,889. 20	—	1,889. 20	25,217. 65	—	25,217. 65
Büren													
31. Dez. 1926	14	13	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	14	13	—	—	1	—	—	3,700. 90	—	3,700. 90	30,950. 10	7,975. 30	38,925. 40
Burgdorf													
31. Dez. 1926	24	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	24	24	—	—	—	—	—	3,221. 55	—	3,221. 55	38,872. 75	1,045. 65	39,918. 40
Courtelary													
31. Dez. 1926	19	—	8	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	19	—	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg													
31. Dez. 1926	23	4	5	13	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	23	6	5	11	—	1	—	9,245. 15	18,080. 25	27,325. 40	21,692. 30	49,025. 25	70,717. 55
Erlach													
31. Dez. 1926	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	13	13	—	—	—	—	—	1,047. —	—	1,047. —	24,485. 85	—	24,485. 85
Freibergen													
31. Dez. 1926	17	—	7	9	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	17	—	9	7	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Fraubrunnen													
31. Dez. 1926	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	27	27	—	—	—	—	—	4,906. 20	—	4,906. 20	33,747. —	12,972. 35	46,719. 35
Frutigen													
31. Dez. 1926	7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	7	2	—	—	—	—	5	982. 45	—	982. 45	7,957. 45	—	7,957. 45
Interlaken													
31. Dez. 1926	24	2	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	24	2	—	—	—	—	22	573. 70	—	573. 70	8,481. 80	—	8,481. 80
Konolfingen													
31. Dez. 1926	31	30	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	31	30	—	—	1	—	—	4,995. 60	—	4,995. 60	50,900. 55	745. 70	51,646. 25
Laufen													
31. Dez. 1926	12	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	12	6	2	4	—	—	—	2,852. 65	6,216. —	9,068. 65	18,424. 40	29,091. 65	47,516. 05

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1927		
		Nachgef. alte Vermess.-Werke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total	Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez 1926	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	11	11	—	—	—	—	—	2,224. 85	—	2,224. 85	16,977. 75	—	16,977. 75
Münster													
31. Dez. 1926	34	3	13	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	34	4	12	11	6	1	—	2,765. 65	3,386. 90	6,152. 55	8,444. 75	122,664. 80	131,109. 55
Neuenstadt													
31. Dez. 1926	5	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	5	1	3	1	—	—	—	285. 05	—	285. 05	2,182. 65	—	2,182. 65
Nidau													
31. Dez. 1926	25	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	25	25	—	—	—	—	—	2,158. 75	—	2,158. 75	39,399. —	—	39,399. —
Oberhasle													
31. Dez. 1926	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1926	36	3	11	9	12	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	36	4	10	9	12	1	—	4,409. 80	—	4,409. 80	17,351. 50	241,341. 20	258,692. 70
Saanen													
31. Dez. 1926	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez. 1926	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	4	2	—	—	1	1	—	1,971. 70	—	1,971. 70	8,653. 05	88,056. 05	96,709. 10
Seftigen													
31. Dez. 1926	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	27	27	—	—	—	—	—	5,364. 45	—	5,364. 45	73,478. 15	—	73,478. 15
Signau													
31. Dez. 1926	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	9	5	—	—	3	1	—	2,651. 25	39,852. 40	42,503. 65	20,504. 40	210,946. 45	231,450. 85
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1926	9	1	—	—	5	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	9	1	—	—	5	—	3	1,134. 75	—	1,134. 75	9,298. 20	141,036. 15	150,334. 35
Ober-Simmental													
31. Dez. 1926	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1926	27	26	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	27	26	—	—	1	—	—	6,427. —	—	6,427. —	68,793. 20	25,700. 25	94,493. 45
Trachselwald													
31. Dez. 1926	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	10	10	—	—	—	—	—	3,628. 55	—	3,628. 55	24,445. 10	—	24,445. 10
Wangen													
31. Dez. 1926	26	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	26	26	—	—	—	—	—	5,497. 75	—	5,497. 75	38,895. 25	—	38,895. 25
Stand													
31. Dez. 1926	497	308	50	60	30	6	43	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1927	497	313	52	52	30	7	43	89,205. 60	94,228. 55	183,434. 15	756,403. 95	988,619. 75	1,745,023.70

III. Eisenbahnen und Schiffahrt.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes haben im Jahre 1927 eine erfreuliche Besserung erfahren. Mit Recht kann festgestellt werden, dass die Hoffnungen, die man im Jahre 1924 auf die Erholung unserer Volkswirtschaft gesetzt hatte, sich eigentlich erst im Jahre 1927 zu erfüllen begannen und dass unser Berichtsjahr das erste Jahr eines andauernden Aufstieges nach dem Kriege war. Bedauerlich ist immerhin, dass unsere Landwirtschaft die grosse Krise noch nicht vollständig überwunden hat. Der Fremdenstrom hat trotz der wenig günstigen Witterung des vergangenen Sommers kräftig zugenommen. Die Besserung der internationalen und nationalen Wirtschaftslage kam natürlich auch den Eisenbahnen zugute. Am auffälligsten ist der Fortschritt bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Die bernischen Dekretsbahnen und besonders diejenigen, die zur Hauptsache auf den Binnenverkehr angewiesen sind, litten im Berichtsjahr ausserordentlich unter der Automobilkonkurrenz. Es kann indessen konstatiert werden, dass sich im verflossenen Jahre auch die ersten Wirkungen des organisierten Abwehrkampfes gegen die volkswirtschaftlich ungesunden Auswüchse der Automobilkonkurrenz einstellten. Die am 31. Juli 1926 gegründete «SESA», Schweizerische Express A.-G., deren Hauptaufgabe die Mitarbeit bei der volkswirtschaftlich richtigen Eingliederung des Automobils in den allgemeinen Transportdienst ist, entfaltete bereits eine rege Tätigkeit, die noch in erheblichem Masse gesteigert werden wird. Durch den Abschluss von Transportabkommen — die den Eisenbahnen allerdings Taxopfer auferlegen — gelingt es in immer grösserem Umfange, den Bahnen Güterverkehr zurückzuerobern. Bis Ende 1927 wurden, gestützt auf «SESA»-Transportabkommen, rund 347,150 Tonnen befördert, welche den beteiligten Bahnverwaltungen an Netto-Frachtbeträgen über 5 Millionen Franken einbrachten.

Auch auf dem Gebiete der Gesetzgebung setzten im Berichtsjahre Bestrebungen ein, die eine volkswirtschaftlich gesunde Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil herbeiführen möchten. Wir beschränken uns darauf, an den Erlass des vielumstrittenen bernischen Automobildekretes zu erinnern, das sich indessen erst nach dem Berichtsjahr im Sinne des Bahnschutzes auszuwirken begann. Das Postulat der rechtlichen Gleichstellung von Eisenbahn und Automobil in der gewerbsmässigen Verkehrsbesorgung, wird im laufenden Jahre in vermehrtem Masse das Interesse der Behörden und der Öffentlichkeit beschäftigen.

Dem Grossen Rate des Kantons Bern konnten im Berichtsjahre zwei Fusionen zur Genehmigung unterbreitet werden: nämlich: die Fusion der Bern-Worb-Bahn und der Worblentalbahn und diejenige der Tramelan-Tavannes- und der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn. Das erste Geschäftsjahr der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen hat den Fusionsnutzen bereits deutlich ausgewiesen; die Betriebsausgaben konnten um zirka Fr. 60,000 reduziert werden. Am 21. Oktober 1927 beschlossen auch die ordentlichen Generalversammlungen der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Huttwil-Eriswil-Bahn die Fusion mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1927. Die Vollziehung dieser Beschlüsse ist im Gange.

Fasst man die Betriebsergebnisse aller bernischen Dekretsbahnen (inkl. Berner Oberland-Bahnen, Rechtsufrige Thunerseebahn und Freiburg-Murten-Ins-Bahn) zusammen, so ergibt sich als Gesamtresultat eine erhebliche Besserung, die besonders erfreulich ist, weil sie sich unmittelbar nach dem ausgesprochenen Rückschlagsjahr 1926 einstellt. Der Gesamtbetriebsüberschuss ist auf Fr. 8,009,000 (Fr. 6,883,000), d. h. um Fr. 1,126,000 angestiegen. Diese Verbesserung des Gesamtresultates ist zu rund 74 % auf die Ertragssteigerung zurückzuführen, welche unserer bedeutendsten Dekretsbahn, der Lötschbergbahn, beschieden war. Das letztgenannte Unternehmen verzeichnet eine durch Mehrverkehr bewirkte Steigerung des Einnahmenüberschusses von Fr. 2,773,000 auf Fr. 3,600,000. Trotz diesem Fortschritt hat unsere Alpenbahn die Selbsterhaltung noch bei weitem nicht erreicht; die Erreichung dieses Zieles dürfte jedoch in absehbarer Zeit möglich werden.

Die normalspurigen Dekretsbahnen — ohne Einrechnung der Lötschbergbahn — erzielten im Berichtsjahr Fr. 13,061,000 (Fr. 13,060,000) Betriebseinnahmen. Eine nennenswerte Einnahmensteigerung ist folglich nicht eingetreten. Soweit die Verkehrsmengenstatistik heute vorliegt, lässt sich jedoch eine Verkehrszunahme konstatieren; der Durchschnittsertrag ist folglich unter dem Einflusse der Automobilkonkurrenz gesunken. Die Betriebsausgaben betragen Fr. 10,646,000 (Fr. 10,693,000). Der Betriebseinnahmenüberschuss erreicht Fr. 2,415,000 (Fr. 2,367,000). Man sieht, dass die im Jahre 1926 eingetretene, stark rückläufige Bewegung bei der Gruppe der normalspurigen Dekretsbahnen im Berichtsjahr nur mühsam zum Stillstand gelangte. Es bleibt zu hoffen, dass die kleine Verbesserung zu einer ausgiebigeren Erholung unserer Normalspurbahnen überleiten wird.

Einen ausgesprochenen Fortschritt hat die Gruppe der schmalspurigen Dekretsbahnen auszuweisen. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 7,687,000 (Fr. 7,380,000). Die Betriebsausgaben erreichen Fr. 5,692,000 (Franken 5,637,000), und es resultiert folglich ein Einnahmenüberschuss von Fr. 1,995,000 (Fr. 1,743,000). Die Überschussverbesserung beträgt Fr. 252,000.

Die nachstehenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem Tiefstandjahre 1921:

a) Normalspurbahnen ohne B. L. S.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
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
1927	13,061,000	10,646,000	2,415,000

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
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000

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
1927	7,687,000	5,692,000	1,995,000

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
1927	32,767,000	24,758,000	8,009,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1925	77,0
1922	80,0	1926	78,0
1923	77,0	1927	75,5
1924	75,0		

Erfreulich ist die Tatsache, dass auch das Betriebsjahr 1927 eine ansehnliche Senkung des Betriebskoeffizienten (Ausgaben in % der Einnahmen) herausbrachte. Die Senkung von 78,0 auf 75,5 ist eine ausschliessliche Folge der Einnahmensteigerung.

Wir hatten im Berichtsjahr wiederholt Veranlassung für die technische Vervollkommnung des auf bernischem Gebiete gelegenen Bundesbahnnetzes einzutreten. Ganz besonders verfochten wir das Postulat der Elektrifikationsfortsetzung im unmittelbaren Anschluss an die Durchführung des Programms für die beschleunigte Elektrifikation. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat im November 1927 einen Plan für die zweite Elektrifikationsperiode bekanntgegeben, wonach in einem Zeitraume von 7 Jahren weitere Bundesbahnstrecken von insgesamt 419 km Länge mit einem Kostenaufwand von rund 47 Millionen Franken umgebaut werden sollen. Der Zeitpunkt der Inangriffnahme der zweiten Elektrifikationsperiode ist noch nicht bekannt; er wird sehr von der Entwicklung des Verkehrs und der Bundesbahnfinanzen abhängig gemacht. Die Missachtung wichtigster bernischer Interessen bei der Aufstellung des Programmes für die beschleunigte Elektrifikation bringt es mit sich, dass der Kanton Bern gegen einen Unterbruch der Bundesbahnelektrifikation protestieren muss. Es darf uns immerhin mit einer gewissen Genugtuung erfüllen, dass die Strecken Delsberg-Basel und Delsberg-Delle nun an die Spitze des neuen Programmes gestellt werden. Auch unsere Begehren bezüglich des Doppelspurausbaues gewisser, auf bernischem Gebiete liegender Bundesbahnstrecken mussten wir in Erinnerung bringen.

Auch im Dekretsbahnnetz hat die Elektrifikation Fortschritte gemacht; die Arbeiten für den Umbau der Bern-Neuenburg-Bahn setzten im Dezember intensiv ein, nachdem die Bundesbeteiligung am Elektrifikationsdarlehen von Fr. 6,800,000 von der Bundesversammlung beschlossen war. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes war für den 15. Mai 1928 vorgesehen und konnte programmgemäss erfolgen. Im Zusammenhang mit der Elektrifikation führte die Bern-Neuenburg-Bahn auch eine Sanierung ihrer Finanzverhältnisse durch. Die Verkehrsteilungsangelegenheit S. B. B./B. L. S. konnte im Berichtsjahr dank der behördlichen Intervention erheblich gefördert werden. Den zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und den meisten bernischen Dekretsbahnen im Gange befindlichen Verhandlungen über die Erneuerung bzw. Revision der Mitbenützungsverträge wurde ebenfalls alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Wir fügen diesen Darlegungen noch folgende Bemerkungen über das Betriebsergebnis der schweizerischen Bundesbahnen an:

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Franken 395,525,400 und sind um Fr. 19,446,200 höher als im Vorjahr. An Betriebsausgaben werden Fr. 251,150,100, d. h. Fr. 1,899,000 weniger als im Vorjahr, ausgewiesen. Es ergibt sich folglich ein Betriebsüberschuss von Fr. 144,375,300, der den letztjährigen um rund Franken 21,345,200 übersteigt. Diese Entwicklung des Betriebsergebnisses ist sehr erfreulich; die Besserung hält auch im laufenden Jahre an.

2. Schiffahrt.

In gewohnter Weise wurde die Kontrolle der nicht nach Bundesrecht konzessionierten Schiffahrt entsprechend den Bestimmungen des Polizeireglementes betreffend die Schiffahrt, Fähren und Flösserei im Kanton Bern vom 28. Januar 1916 sowie des interkantonalen Reglementes betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und auf den Kanälen der Zihl und der Broye vom 6. Dezember 1918 von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt; sie wurde im Berichtsjahr auf den Doubs-Sektor Clairbief-Ocourt ausgedehnt.

Die Einnahmen aus dieser Kontrolle betragen Fr. 8624. 10 (Gebührenmarken Fr. 8235, Einnahmen

aus Stempelmarken, Reglementen, Nummerschildern und Verschiedenem Fr. 389. 10); bei Fr. 6390. 80 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 2233. 30.

B. Fahrpläne.

Bei den diesjährigen Fahrplanverhandlungen machten sich zwei Umstände besonders geltend. Einmal wurden durch den raschen Fortschritt der Elektrifikation der Bundesbahnen manche Hoffnungen auf Verwirklichung alter und neuer Begehren stark genährt; die Begehrenliste fiel deshalb besonders umfangreich aus. Anderseits stunden sowohl die Bundesbahnen als auch die meisten Privatbahnen noch unter dem Eindrucke des unbefriedigenden Betriebsergebnisses pro 1926. Dem Jahre 1927 traute man vorerst noch nicht recht, die Entwicklung der Automobilkonkurrenz war ebenso wenig abzusehen wie das Resultat der von der «SESA» eben erst ergriffenen Gegenmassnahmen. Das Budget der schweizerischen Bundesbahnen sah bekanntlich für die Gewinn- und Verlustrechnung einen Ausgabenüberschuss von rund Fr. 12,000,000 vor.

Unter diesen Umständen war die Zurückhaltung der Bahnverwaltungen und der Aufsichtsbehörden gegenüber allen Begehren, die Mehrleistungen verlangten, zum Teil erklärlich. Trotzdem konnte für zahlreiche Begehren die ganze oder teilweise Berücksichtigung erlangt werden. Insbesondere gelang es mit Bezug auf das langjährige Hauptbegehren — Schaffung einer Frühschnellzugsverbindung Basel-Interlaken-Lötschberg — bestimmte Zusicherungen für die nächstjährige Verwirklichung zu erhalten. Die Verbindung hat nun im Jahresfahrplan 1928/1929 Aufnahme gefunden.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Wie wir schon einleitend bemerkten, hat sich das Betriebsergebnis unserer Alpenbahn im Berichtsjahr ansehnlich verbessert. Bei annähernd gleichhohen Ausgaben wurde eine Einnahmensteigerung von rund Franken 833,000 erzielt. Der Betriebsüberschuss erreicht den Betrag von rund Fr. 3,600,000 (Fr. 2,773,000). Die Verkehrsquantitäten sind gestiegen. Es wurden gegenüber 1926 rund 168,600 Personen und rund 45,000 Gütertonnen mehr befördert. Der Wiedergutmachungskohlenverkehr Deutschland-Italien hielt während des ganzen Jahres an, ohne indessen Quantitäten zu erreichen, wie sie beispielsweise im Jahre 1924 verzeichnet wurden. Die Taxopfer im Abwehrkampf gegen die ausländische Bahnkonkurrenz sind etwas kleiner geworden zufolge der Verbesserung der französischen Valuta und der am 1. September 1926 wirksam gewordenen Erhöhung der französischen Gütertarife. Die letztgenannten Tarife haben mit Wirkung ab 1. März 1928 eine weitere bescheidene Erhöhung erfahren. Der Personalbestand unserer Alpenbahn hat im Berichtsjahr eine Verminderung von 34 Arbeitskräften erfahren.

Die Verhandlungen betreffend die Revision des Verkehrsteilungsvertrages sind nunmehr im Gange.

Auch der Schiffsbetrieb auf dem Thuner- und Brienzersee hat im Berichtsjahr Mehreinnahmen im Betrage von rund Fr. 30,000 zu verzeichnen. Leider war eine kleine Ausgabensteigerung nicht zu verhindern; der Betriebsüberschuss steht demzufolge nur rund Franken 13,000 über dem letztjährigen Resultat. Die ungünstigen Witterungsverhältnisse des vergangenen Sommers haben den Schiffsbetrieb in erster Linie nachteilig beeinflusst.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 525,700 (Franken 494,200) und sind folglich um Fr. 31,500 höher als im Vorjahr. Die Betriebsausgaben sind hauptsächlich zufolge der Revision einer Lokomotive um rund Franken 14,300 angestiegen. Der Betriebsüberschuss beträgt rund Fr. 228,800 (Fr. 203,900). Das günstigere Betriebsergebnis muss in erster Linie zur Vornahme verstärkter Amortisationen verwendet werden.

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Der letztes Jahr beklagte Einnahmenrückgang gelangte im Berichtsjahr zum Stillstand und wich einer sehr erfreulichen Aufwärtsbewegung der Einnahmen. Allein der Personenverkehr hat Mehreinnahmen von rund Fr. 48,600 zu verzeichnen; das Total der Mehreinnahmen beträgt rund Fr. 55,000. Da es überdies möglich wurde, die Betriebsausgaben auf Fr. 528,000 zu senken, resultiert ein Betriebsüberschuss von Fr. 273,700 (Franken 201,800). Während im Personenverkehr eine ausgiebige Besserung eingetreten ist, leidet der Güterverkehr des Unternehmens sehr stark unter der Automobilkonkurrenz. Der Lastwagen hat sich besonders auch der Holz- und Baumaterialtransporte zu bemächtigen gewusst.

4. Gürbetalbahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 1,623,600 (Fr. 1,583,400) und verzeichnen demnach im Berichtsjahr eine Zunahme von Fr. 40,200. Die Transporteinnahmen weisen eine Vermehrung von rund Fr. 73,000 auf, wogegen die verschiedenen Einnahmen um rund Fr. 33,000 zurückgegangen sind zufolge Wegfalles von Rollmaterialmieten. Die Betriebsausgaben betragen Fr. 1,120,100 (Fr. 1,125,100) und sind um rund Franken 5000 niedriger als im Vorjahr. Der Betriebsüberschuss beläuft sich folglich auf Fr. 503,500 (Fr. 458,300).

Das Ergebnis des Jahres 1927 darf als befriedigend bezeichnet werden; dank dem besseren Betriebsergebnis schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1927 mit einem kleinen Aktivüberschuss ab.

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Das Jahr 1927 brachte dem Unternehmen einen weitern, höchst bedenklichen Einnahmenrückfall. Die Betriebseinnahmen betragen nur noch rund Fr. 598,800 (Fr. 659,600); es trat folglich eine Einnahmenverminderung von Fr. 60,800 ein. Glücklicherweise gelang es, durch Betriebsreformen auch die Ausgaben um rund Fr. 63,300 herabzumindern. Das Ausgabentotal beträgt Fr. 481,800 (Fr. 545,100). Der Ausgabensenkung ist

es zu verdanken, dass der Einnahmenüberschuss Franken 117,000 (Fr. 114,500) erreicht und doch noch um weniges höher ist als letztes Jahr. Das Betriebsresultat leidet bei diesem Unternehmen ganz besonders unter der Automobilkonkurrenz. Im Verkehr zwischen Bern und Köniz tritt sehr fühlbar die städtische Autobuskonkurrenz in Erscheinung.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Die Betriebseinnahmen weisen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr einen Ausfall von rund Franken 98,000 auf, der zu 1/3 auf den Personenverkehr und zu 2/3 auf den Güterverkehr entfällt. Neben dem Rückgang der Reisendenzahl ist auch eine Abwanderung der Reisenden von den höheren in die niederen Wagenklassen feststellbar. Das Einnahmentotal beträgt Franken 2,072,400 (Fr. 2,170,400). Die Betriebsausgaben betragen Fr. 1,908,500 (Fr. 1,898,400) und sind somit um rund Fr. 10,000 höher als im Vorjahr. Der Betriebsüberschuss erreicht den Betrag von rund Fr. 163,900 (Fr. 272,000).

Es bleibt zu hoffen, dass die Aufnahme des elektrischen Betriebes dem Betriebsergebnis die erforderliche Verbesserung bringt.

Das Unternehmen schritt im Berichtsjahr zur Durchführung einer bis zum Jahresende noch nicht in allen Teilen abgeschlossenen Sanierung der Finanzlage, über die in anderem Zusammenhange ausführlich berichtet wurde. Die Elektrifikationsarbeiten wurden im Dezember des Berichtsjahres begonnen.

7. Sensetalbahn.

Die Betriebseinnahmen erreichten nur Fr. 152,700 (Fr. 154,600), sind also gegenüber dem Vorjahr um rund Fr. 1900 zurückgegangen. Während im Personen- und Tierverkehr bescheidene Mehreinnahmen zu verzeichnen sind, machte sich im Erträgnis des Güterverkehrs ein Rückschlag von rund Fr. 2100 geltend, dessen Ursache im Abnehmen der Kiestransporte ab Laupen zu suchen ist. Die Betriebsausgaben betrugen Fr. 154,400 (Franken 149,000), also rund Fr. 5400 mehr als im Vorjahr; die Erhöhung rührt hauptsächlich her von der Durchführung umfangreicher, nicht subventionsberechtigter Uferschutzbauten. Dem letztjährigen Einnahmenüberschuss von Fr. 5600 steht nun ein Ausgabenüberschuss von Fr. 1700 gegenüber. Durch die Inbetriebsetzung der Fabriken der Wander A.-G. in Neuenegg und den bessern Beschäftigungsgrad in den industriellen Etablissementen in Laupen, dürfte das Betriebsergebnis des laufenden Jahres wesentlich günstiger ausfallen. Die Sensetalbahn ist nach wie vor sehr krisenempfindlich; ihr Schicksal ist mit demjenigen der Industrie des Sensetals aufs engste verknüpft.

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Der im Vorjahr beklagte Rückgang des Betriebsergebnisses konnte im Berichtsjahr zum Stillstand gebracht werden. Allerdings verzeichneten die Einnahmen des Personenverkehrs nochmals einen Rückgang von Fr. 9000; dagegen warf der Güterverkehr Fr. 47,000 mehr ab, und auch die verschiedenen Einnahmen sind um rund Fr. 10,000 höher als im Vorjahr. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 1,854,100 (Fr. 1,805,100). Die Betriebsausgaben betragen Fr. 1,513,900 (Fr. 1,554,400); der Rückgang von rund Fr. 40,000 ist zur Hauptsache auf die getroffenen Reorganisationsmassnahmen zurückzuführen. Der Betriebsüberschuss erreicht rund Fr. 340,200 (Fr. 250,700) und ist folglich um Fr. 89,500 gestiegen; dieser Fortschritt ermöglicht es, den Passivsaldo in der Gewinn- und Verlustrechnung auszumerzen.

9. Emmentalbahn.

Auch bei diesem Unternehmen ist eine erfreuliche Besserung der Einnahmen eingetreten. Das Einnahmentotal hob sich gegenüber dem Vorjahr von Fr. 2,076,200 auf Fr. 2,090,700. Die eingetretene Besserung erstreckt sich sowohl auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr. Die Betriebsausgaben betragen Franken 1,755,400 (Fr. 1,686,400); sie sind folglich um Fr. 69,000 höher. Die Verkehrszunahme als solche und der erhöhte Gestehungspreis der Kohlen haben die Ausgaben ungünstig beeinflusst. Sodann ist zu erwähnen, dass die Entlastung der Betriebsrechnung auf Kosten des Erneuerungsfonds auf Grund der Einlagesätze, d. h. in erheblich geringerem Umfange erfolgte, wodurch der Erneuerungsfonds in erforderlicher Weise geschont wurde; die Betriebsausgaben bzw. die Betriebsrechnung stellen sich entsprechend ungünstiger dar. Der Erneuerungsfonds hat den Sollbestand noch nicht erreicht.

Verschiedene Reorganisationsmassnahmen werden sich erst im laufenden Betriebsjahre auswirken und eine Verbesserung der Ausgabenverhältnisse bringen.

Der Betriebsüberschuss beträgt rund Fr. 335,300 (Fr. 389,800), ist also gegenüber dem Vorjahr um Franken 54,500 zurückgegangen. Die Entwicklung im ersten Quartal des laufenden Jahres verspricht pro 1928 eine wesentliche Verbesserung des Betriebsergebnisses.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

Der letztes Jahr beklagte Einnahmenrückgang gelangte leider im Berichtsjahr noch nicht zum Stillstand; es ist ein weiterer Ausfall von rund Fr. 14,000, wovon zirka Fr. 3000 auf den Personen- und zirka Fr. 11,000 auf den Güterverkehr entfallen, zu verzeichnen. Die auf den 15. Mai 1928 durchgeführte Fahrplanreform dürfte den Ertrag des Personenverkehrs günstig beeinflussen. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 693,500 (Fr. 707,800). Die Betriebsausgaben sind um rund Fr. 3500 zurückgegangen; sie betragen Fr. 506,200 (Fr. 509,700). Im Weissensteintunnel sind wiederum Konsolidierungsarbeiten ausgeführt worden. Der Betriebsüberschuss erreicht Fr. 187,300 (Fr. 198,100).

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Der Einnahmenrückgang ist zum Stillstand gelangt; eine Zunahme der Einnahmen setzte dagegen im Berichtsjahr noch nicht ein. Das Einnahmentotal beträgt Franken 734,900 (Fr. 736,300). Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 601,600 (Fr. 605,300) und sind folglich um weniges zurückgegangen. Es resultiert ein Betriebsüberschuss von Fr. 133,300 (Fr. 131,000).

Am 21. Oktober 1927 beschloss die ordentliche Generalversammlung die Fusion mit der Huttwil-Eriswilbahn, mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1927.

12. Huttwil-Wolhusen-Bahn.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf 638,000 Franken (Fr. 640,000). Wenn sich der Ausfall von Fr. 2000 auch bescheiden ausnimmt, so dokumentiert er doch, dass die im Vorjahr konstatierte rückläufige Bewegung noch nicht vollends zum Stillstand gelangte. Die Betriebsausgaben vermochten in erfreulichem Masse, d. h. um Fr. 8200, vermindert zu werden. Das Ausgabentotal beträgt Fr. 563,500 (Fr. 571,700). Der Betriebsüberschuss ist auf Fr. 74,500 (Fr. 68,300) angestiegen.

13. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Während im Personenverkehr Mehreinnahmen im Betrage von rund Fr. 5000 erzielt wurden, ist der Ertrag des Gepäck-, Tier- und Güterverkehrs gleichgeblieben. Die Einnahmen aus dem Postverkehr und ebenso die verschiedenen Einnahmen haben ebenfalls um rund Fr. 5700 zugenommen. Die Gesamteinnahmen betragen Fr. 373,800 (Fr. 363,500), d. h. Fr. 10,300 mehr als im Vorjahr. Die Betriebausgaben betragen Fr. 375,700 (Fr. 351,800) und sind folglich um Fr. 23,900 höher als im Vorjahr; von der Vermehrung entfallen rund Franken 18,000 auf die Rubrik «Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials» und rund Fr. 4000 auf die «Verschiedenen Ausgaben». Das Betriebsergebnis stellt sich deshalb um rund Fr. 13,600 schlechter als letztes Jahr und weist einen Ausgabenüberschuss von Fr. 1900 nach.

14. Huttwil-Eriswil-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betrugen pro 1926 Franken 56,200 und sind im Berichtsjahr auf Fr. 63,700 angestiegen. Die Mehreinnahmen resultieren hauptsächlich aus der Rollmaterialvermietung. Die Betriebsausgaben sind neuerdings gestiegen; sie betragen Fr. 58,500 (Fr. 57,500). An Stelle des letztjährigen Betriebsdefizites von Fr. 1300 ergibt sich nunmehr ein Betriebsüberschuss von Fr. 5200.

Die ordentliche Generalversammlung vom 21. Oktober 1927 hat die Fusion mit der Langenthal-Huttwil-Bahn mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1927 beschlossen.

15. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Leider hat sich bei diesem Unternehmen im Berichtsjahr ein starker Einnahmenrückgang eingestellt. Im Personenverkehr wird gegenüber dem Vorjahre eine Einnahmenverminderung von Fr. 7500 und im Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eine solche von Fr. 30,500 verzeichnet; die «Verschiedenen Einnahmen» haben dagegen um Fr. 2000 zugenommen. Im Personenverkehr war ein Einnahmenrückgang zu erwarten, da die im Vorjahr stattgehabte Gedenkfeier zum 450. Jahrestag der Murtenschlacht eine ausserordentliche Verkehrsbelebung gebracht hatte. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 534,700 (Fr. 570,600). Es gelang im Berichtsjahr auch, die Betriebsausgaben um Fr. 7700 zu senken; das Ausgabentotal beträgt Fr. 476,400 (Fr. 486,500). Es resultiert folglich ein Betriebsüberschuss von Franken 58,300 (Fr. 84,100).

16. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 146,200 (Franken 138,000) und sind endlich wieder im Steigen begriffen; eine Verbesserung machte sich namentlich im Güterverkehr geltend. Die Betriebsausgaben wurden tunlichst eingeschränkt; sie erreichen die Summe von Fr. 165,000 (Fr. 174,200) und sind im Berichtsjahr folglich um Fr. 9200 zurückgegangen. An Stelle des vorjährigen Ausgabenüberschusses von Fr. 36,200 tritt ein solcher von Fr. 18,800. Der Bund prüft gegenwärtig ein Gesuch des Bahnunternehmens um Gewährung einer Betriebssubvention ab 1. Januar 1929. Die gemeinsame zehnjährige Hilfeleistung von Bund, Kanton und Gemeinden auf Grund des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 erlischt Ende dieses Jahres und kann nicht erneuert werden. Eine kollektive Betriebssubvention muss aber auf anderer gesetzlicher Grundlage zustande kommen, indem die bisherigen Subvenienten ausnahmslos ein Interesse an der Betriebsaufrechterhaltung haben.

17. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die Betriebseinnahmen sind mit Fr. 156,300 (Fr. 155,100) annähernd gleichgeblieben. Bemerkenswert ist aber, dass sich im Personenverkehr ein Ausfall von rund Fr. 4700 ergab, wogegen sich der Ertrag im Güterverkehr um rund Fr. 5400 verbesserte.

Die Betriebsausgaben betragen Franken 140,400 (Fr. 142,000) und sind also leicht gesunken. Es ergibt sich folglich ein Einnahmenüberschuss von Fr. 15,900 (Fr. 13,100).

b) Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Oberland-Bahn.

Trotz den ungünstigen Witterungsverhältnissen des vergangenen Sommers haben die Betriebseinnahmen im Berichtsjahr eine Steigerung von 8,7 %, d. h. von Fr. 186,900, erfahren; sie betragen insgesamt Fr. 2,330,100 (Fr. 2,143,200). Die Steigerung der Einnahmen ist allerdings auch von einer Ausgabenvermehrung begleitet; letztere beträgt rund Fr. 121,800. Die Betriebsausgaben betragen Fr. 1,557,200 (Fr. 1,435,400) und der Betriebsüberschuss demnach Fr. 772,900 (Fr. 707,800).

2. Berner Oberland-Bahnen.

Das nicht zu den bernischen Dekretsbahnen gehörende Unternehmen erzielte Fr. 1,398,100 (Franken 1,289,300) Betriebseinnahmen. Die Betriebsausgaben betragen Fr. 915,100 (Fr. 894,500) und der Betriebsüberschuss demnach Fr. 483,000 (Fr. 394,800). Das Anwachsen des Fremdenverkehrs hat das Betriebsergebnis günstig beeinflusst. Das Unternehmen hat die Aufwertung des Stammaktienkapitals von Fr. 2,000,000 auf Fr. 2,500,000 beschlossen.

3. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 469,600 (Fr. 485,200) und sind folglich um Fr. 15,600 zurückgegangen. In den Einnahmen des Vorjahres war eine ausserordentliche Nachzahlung der Post im Betrage von Fr. 10,600 enthalten; der Einnahmenrückgang ist folglich zur Hauptsache auf den Wegfall jener ausserordentlichen Vergütung zurückzuführen. Die Betriebsausgaben werden mit Fr. 342,800 (Fr. 359,300) ausgewiesen, sind also um Fr. 16,500 zurückgegangen. Der Betriebs-

überschuss erreicht den Betrag von Fr. 126,800 (Franken 125,900). Das Unternehmen strebt gegenwärtig durch die Vermittlung des Bundesgerichtes eine Prolongation des zur Rückzahlung fälligen Obligationenanleihens I. Hypothek von Fr. 1,600,000 an; obwohl es bei den Gläubigern voraussichtlich Gehör finden wird, scheint die Übernahme vermehrter Zinslasten unumgänglich zu sein.

4. Vereinigte Bern-Worb-Bahnen.

Das Berichtsjahr ist das erste Betriebsjahr der aus der Fusion der Bern-Worb-Bahn und der Worblentalbahn hervorgegangenen «Vereinigte Bern-Worb-Bahnen». Die Vorteile der Fusion haben sich bereits in diesem ersten Betriebsjahr sehr gut ausgewirkt, konnten doch die Betriebsausgaben um rund Fr. 60,900 reduziert werden.

Obgleich die Witterungsverhältnisse im vergangenen Sommer ungünstig waren, haben die Betriebseinnahmen doch eine kleine Zunahme erfahren; sie betragen Franken 768,300 (765,100). Die Betriebsausgaben der Einheitsunternehmung betragen Fr. 575,300 (Fr. 636,200 B. W. B. und W. T.); die Ausgabenverminderung beträgt — wie oben bemerkt — Fr. 60,900. Der Betriebsüberschuss stieg auf Fr. 193,000 (Fr. 128,900) an.

5. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 1,374,200 (Fr. 1,336,800). Die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr belaufen sich auf Fr. 37,400 und entfallen mit Fr. 5100 auf den Personenverkehr resp. mit rund Fr. 32,200 auf den Güterverkehr.

Die Betriebsausgaben werden mit Fr. 1,053,300 (Fr. 1,064,200) ausgewiesen; es ist also trotz dem zunehmenden Verkehr und der Einnahmensteigerung gelungen, eine Ausgabensenkung von Fr. 10,900 zu erzielen. Die Betriebsrechnung schliesst ab mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 320,900 (Fr. 272,600).

6. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Bei Fr. 249,500 (Fr. 244,700) Betriebseinnahmen und Fr. 207,700 (Fr. 215,800) Betriebsausgaben, ergibt sich ein Betriebsüberschuss von Fr. 41,800 (Fr. 28,900). Das Unternehmen führt mit Hilfe des Kantons Solothurn sowie der solothurnischen und bernischen Garantiegemeinden eine schrittweise Sanierung durch, welche eine vermehrte Tilgung der hochverzinslichen Anleihen bezweckt. Der Betriebsvertrag mit der Langenthal-Jura-Bahn ist nunmehr zustande gekommen.

7. Langenthal-Jura-Bahn.

Leider sind die Betriebseinnahmen dieses Unternehmens im Rückgang begriffen; das Einnahmentotal beträgt Fr. 158,100 (Fr. 161,500). Das Unternehmen leidet ebenfalls unter der Automobil- und Velokonkurrenz. Die Betriebsausgaben erfuhren ebenfalls eine kleine Verminderung; sie betragen Fr. 143,700 (Fr. 145,000). Der Betriebsüberschuss ist von Fr. 16,500 auf Fr. 14,400 gesunken. Über das aus betriebswirtschaftlichen Gründen eingereichte Konzessionsänderungsbegehren betreffend die Aufhebung des Bahnbetriebes auf der Strecke Oensingen S. B. B.-Oensingen/Endhalt, konnte im Berichtsjahr noch nicht entschieden werden. Auch die Verhandlungen über die Fusion mit der Langenthal-Melchnau-Bahn konnten noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Dagegen liess sich dank dem Entgegenkommen der Gläubiger eine entlastende Ergänzungssanierung vollziehen.

8. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Das Unternehmen litt im Berichtsjahr ausserordentlich unter dem Verkehrsausfall, den die Brandkatastrophe in der Ziegelei Roggwil zur Folge hatte. Die Betriebseinnahmen erreichten nur noch Fr. 111,902 (Fr. 122,800). Da die Ziegelei Roggwil den Betrieb in einer erweiterten und modernisierten Anlage nun wieder aufgenommen hat, darf für die Zukunft mit einem fühlbaren Mehrverkehr gerechnet werden. Glücklicherweise liessen sich auch die Betriebsausgaben reduzieren; sie betragen Fr. 111,885 (Fr. 122,614), und es resultiert somit ein knapper Einnahmenüberschuss von Fr. 17 (Fr. 186). Unter den obwaltenden Umständen ist pro 1928 eine erhebliche Verbesserung des Betriebsergebnisses zu erwarten.

9. Biel-Meinisberg-Bahn.

Der bei den Strassenbahnen der Stadt Biel in Pacht stehende Betrieb hat an Betriebseinnahmen rund Fr. 47,800 (Fr. 48,300) erzielt. Die ungenügende Frequenz der Züge auf der Strecke Safnern-Meinisberg und der zufolge der ungünstigen Witterung schwache Sonntagsverkehr haben den Einnahmenrückgang bewirkt. Da die Betriebsausgaben Fr. 53,000 (Fr. 47,700) betragen, ergibt sich ein Betriebsdefizit von Fr. 5200 (Betriebsüberschuss Fr. 600). Das Ergebnis ist völlig ungenügend und bedingt neuerliche Leistungen der Garantiegemeinden. Es bleibt zu hoffen, dass es den Anstrengungen der Verwaltung gelingt, eine Besserung der Sachlage auch von der Ausgabenseite her zu erreichen.

10. Seeländische Lokalbahnen Biel-Täuffelen-Ins.

Trotz der ungünstigen Witterung des vergangenen Sommers und der sehr fühlbaren Automobilkonkurrenz sind die Betriebseinnahmen auf Fr. 216,000 (Fr. 189,300) angestiegen. Die Erstellung des Teilstückes Nidau-Biel beeinflusst die Einnahmen günstig. Die Ausgaben haben sich, entsprechend der Verlängerung der Betriebsstrecke, leicht vermehrt; sie betragen Fr. 200,900 (Fr. 186,700), und der Betriebsüberschuss erreicht den Betrag von Fr. 15,100 (Fr. 2600). Eine weitere ansehnliche Verbesserung des Betriebsergebnisses ist im Hinblick auf die finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens unerlässlich.

11. Tavannes-Noirmont-Bahn.

Das aus der Fusion der Tramelan-Tavannes- und der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn hervorgegangene Unternehmen blickt auf sein erstes Betriebsjahr zurück. Die Vorteile der Fusion treten im Betriebsergebnis pro 1927 noch nicht richtig in Erscheinung, weil sich ausserordentliche Ausgaben einstellten.

Die Betriebseinnahmen sind zufolge der Automobilkonkurrenz und des Wegfalles jenes Mehrverkehrs, den der Orkanschaden des Vorjahres bewirkt hatte, um rund Fr. 6400 zurückgegangen; sie betragen Fr. 292,600. Die Betriebsausgaben sind um rund Fr. 7200 angestiegen

und belaufen sich auf Fr. 270,100. Der Betriebsüberschuss beträgt nur Fr. 22,500. Die sichtliche Besserung der Wirtschaftslage im Einzugsgebiete der Bahn wird im Verein mit der restlosen Erschliessung der Fusionsvorteile pro 1928 gewiss ein günstigeres Resultat zeitigen.

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

Die Betriebseinnahmen betragen Fr. 270,700 (Franken 279,000), und die Betriebsausgaben — exkl. Erneuerungskosten — belaufen sich auf Fr. 261,300 (Fr. 261,900); es resultiert somit ein Einnahmenüberschuss von Franken 9400 (Fr. 17,100). Die beiden letzten Betriebsjahre haben den gewaltigen Rückschlag, der das Unternehmen heimsuchte, zum Stillstand gebracht. Die Automobilkonkurrenz bedrückt auch die Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn schwer. Am nachteiligsten macht sich aber der seit dem Kriege eingetretene gänzliche Wegfall des Transitverkehrs Delle-La Chaux-de-Fonds via Saignelégier geltend.

D. Projektierte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde keines der noch unverwirklichten Bahnprojekte in Angriff genommen.

E. Eisenbahn- und Automobilkonzessionen.

Im Jahre 1927 wurden vom Regierungsrat folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

23. Dezember 1926/21. September 1927 Drahtseilbahn Adelboden-Tschentenegg.

b) Konzessionserneuerungen.

25. März:	Genossenschaft Automobilverkehr Aarberg und Umgebung.
13. Mai:	Automobilgesellschaft Burgdorf und Umgebung.
24. Mai	Berner Oberland-Bahnen: Autokurs Interlaken-Wilderswil.
25. Oktober:	A.-G. Automobilverkehr Koppigen und Umgebung.
25. Oktober:	Genossenschaft Autoverkehr Signau-Eggiwil-Röthenbach.

c) Konzessionsänderungen.

2. März:	Worblentalbahn.
19. August:	Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.
12. Dezember:	Burgdorf-Thun-Bahn.

d) Konzessionsausdehnungen.

8. Februar:	Stadtomnibusse Biel; Ausdehnung auf die Strecke Biel-Brügg-Worben-Lyss.
15. März:	Automobilverkehr Thun - Heiligenschwendi; Führung von Kursen über Heiligenschwendi-Dörfli-Kohlern.

e) Fristverlängerungen.

Keine.

F. Schiffahrt.

1. Bielersee und Doubs.

Die Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

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

Bielersee:		
Motorboote	55	Schiffe
Ruderboote	686	»
Segelschiffe	11	»
Doubs:		
Ruderschiffe	28	»
Total	780	Schiffe

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

Brienzersee	272	Schiffe
Thunersee	639	»
Aare, Saane, Emme nebst den kleinen Gewässern	503	»
Total	1414	Schiffe

3. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 22 neue Schifferpatente ausgestellt, während 7 Stück annulliert wurden, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1927 auf 150 Patente beläuft.

4. Rechnung.

Einnahmen:		
Gebührenmarken	Fr. 8,235. —	
Stempelmarken	» 145. 60	
Reglemente	» 210. 50	
Nr.-Schilder	» 33. —	
		Fr. 8,624. 10
Ausgaben		» 6,390. 80
Überschuss		Fr. 2,233. 30

Bern, Mai 1928.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 18. Juli 1928.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider.**

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1927.

(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
					Fr	Fr.	Fr.	Fr.	Fr
	I. Normalspurbahnen.								
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	1,252,000	106,477	1,358,477	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	2,087,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. u. 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,728,870	3,728,870	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	3,965,500	3,207,684	7,173,184	2,156,500	2,154,750
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	879,392	1,445,592	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	6,645,291	9,415,291	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	5,137,380	7,940,880	2,184,000	2,184,000
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	547,350	1,647,350	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	797,947	3,272,947	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,971,162	4,701,162	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	1,301,850	648,133	1,949,983	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	119,862,740	179,646,240	23,838,200	13,982,481
				Total	94,403,930	157,343,026	251,746,956	38,748,145	28,840,477
	II. Schmalspurbahnen.								
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	64,000	2,134,000	1,108,000	1,108,000
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	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	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,665,400	3,903,350	1,238,560	1,238,560
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	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	739,400	279,970	279,970
7	Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach	20. XII. 1907	24. IV. 1912 29. V. 1913	— —				4,615	4,615
8	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,690,000	1,564,900	3,254,900	1,037,200	1,037,200
9	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,107,000	7,663,500	2,094,000	2,094,000
10	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	873,000	2,745,000	402,500	402,500
11	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	340,947	1,327,947	567,500	567,500
12	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1,700,000	1,700,000	3,400,000	163,000	162,825
				Total	25,971,500	18,361,247	44,332,747	9,210,845	9,208,870
				Gesamttotal	120,375,430	175,704,273	296,079,703	47,958,990	38,049,347