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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1930)

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

Autor: Bösiger, W. / Guggisberg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417122

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: 11.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1930.

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

I. Bauwesen.

A. Allgemeines.

Für das Berichtjahr 1930 kann wiederum eine aussergewöhnlich rege Tätigkeit der Bau- und Eisenbahndirektion, sowie aller ihrer Abteilungen verzeichnet werden. Anlass hierzu gaben neben den durch die einschlägigen Gesetze gestellten ordentlichen Aufgaben die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit infolge der Krise in der Uhrenindustrie, sowie die vielen Hochwasserkatastrophen im Oberland, Gürbetal und Emmental. Die Beschaffung von staatlicher Arbeitsgelegenheit in den von der Arbeitskrise betroffenen Gegenden brachte willkommenen Verdienst. Die Wiederherstellung der Wasserschäden war eine nicht zu umgehende Notwendigkeit zur Verhinderung wachsenden Schadens. Diese ausserordentlichen Ereignisse mussten denn auch verschiedentlich zur Gewährung von Spezialkrediten führen.

Im **Hochbauwesen** erwies sich die enge Zusammenarbeit zwischen der arbeitvergebenden Baubehörde mit dem im harten Konkurrenzkampf ertüchtigten und erprobten Privatarchitekten als Projektverfasser und Bauleiter grösserer Staatsbauten als äusserst glücklicher Grundsatz. An grössern Bauten, die auf diese Weise in Arbeit standen und zum Teil noch im Bau sind, erwähnen wir die Umbauarbeiten im Schloss Thun, die neue chirurgische Klinik, die Umbauarbeiten am zahnärztlichen Institut, die Hochschulbauten an der Muldenstrasse zur Unterbringung der zoologischen, geologischen ,mineralogischen, pharmazeutischen und gerichtsmedizinischen Institute, sowie des chemischen Laboratoriums; ferner sind zu nennen die Umbauarbeiten in der Knabenerziehungsanstalt Erlach und im Mädchenerziehungsheim Brüttelen.

Im Studium waren namentlich die Projekte für neue Amthäuser in Münster, Wangen und Saanen wie auch für ein Direktorwohnhaus in Tessenberg. Ebenso wurden die Studien für den Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes, den Umbau des Rathauses und den Ausbau der Universitätsaula und die Knabenerziehungsanstalt Aarwangen fortgesetzt.

Daneben wurde aber auch der Instandstellung zahlreicher Bezirksverwaltungsgebäude und den Pfarrhäusern grösste Aufmerksamkeit geschenkt. In Achtung vor ihrer historischen Herkunft verfolgen wir das Bestreben, all diese Instandstellungsarbeiten dem alten heimischen Charakter nach Möglichkeit anzupassen.

Im **Strassenbau** stand im Mittelpunkt der Tätigkeit die weitere Durchführung des Ausbaues der Hauptdurchgangsstrassen (grossrätliches Strassenbauprogramm vom März 1924). Von diesem zirka 700 km betragenden Strassennetz waren auf Ende des Berichtsjahres 440 km ausgebaut. In Anwendung des Grundsatzes jedoch, dass überall im Rahmen der verfügbaren Kredite zunächst da ausgebaut werden soll, wo die grösste Summe von Interessen zusammentrifft, ist auch eine ganze Anzahl von Ortschaftsdurchfahrten unter finanzieller Mitwirkung der Gemeinden zum Ausbau gelangt.

Die namentlich im südlichen Teil des Jura herrschende Arbeitslosigkeit veranlasste aus Gründen der Arbeitsbeschaffung vermehrte Strassenbautätigkeit in jener Gegend, wobei namentlich an die grosse Verlegung der Cortébert-Courtelary-Strasse und an bedeutende Korrektionen auf der Tavannes-Tramelan-Strasse zu erinnern ist. Diesen Gebieten wurden denn auch ausserordentlicherweise Bauten im Betrage von Fr. 590,000 zugewiesen.

Die gegenüber frühern Jahren infolge der Erträgnisse aus Automobilsteuer und Benzinzollanteil bedeutend gestiegenen Strassenbauausgaben hatten naturgemäss eine entsprechende Vergrösserung der Arbeitslast zur Folge. Rechnet man ferner hinzu die Verdichtung der Aufgaben im Wasserbau, so konnte der Prüfung der Frage nach Vermehrung des technischen Personals begreiflicherweise nicht mehr ausgewichen werden. Die Studien sind noch nicht abgeschlossen. Wie im Hochbau verfolgen wir auch im Strassen- und Wasserbauwesen, soweit die in Frage kommenden Arbeiten nicht ausschliesslich von der technischen Amtsstelle auszuführen sind, den Grundsatz, Projektierungen und Bauleitungen erprobten Privatunternehmern zuzuweisen. In jedem Falle behalten selbstredend die Baudirektion und ihre Organe die Oberaufsicht fest in Händen. Aber selbst bei dieser Arbeitsverteilung ist die Frage nach Vermehrung des technischen Personals in ein akutes Stadium getreten.

Der **Wasserbau** registriert ein eigentliches Katastrophenjahr. Die Schneeschmelze brachte schon im Mai bedeutende Verheerungen und Wasserschäden an der Simme bei Oey-Diemtigen, am Fallbach und am Feissibach an der Stockhornkette. Kaum je erlebte Gewitterregen und Hagelwetter verursachten sodann im Juli am Längenberg, am Bütschelbach, dann ganz aussergewöhnlich verheerend am Seitenbach in der Lenk, am Allenbach und an der Engstligen Millionenschäden. Auch der Röthenbach und der untere Frittenbach, sowie die Emme traten über die Ufer und richteten Unheil an. Über all die Ereignisse und die getroffenen Massnahmen wird an anderer Stelle berichtet.

Jedenfalls haben uns diese schweren Ereignisse erneut die Überzeugung gebracht, dass die durch ein Gewässer mittelbar oder unmittelbar gefährdeten Grundeigentümer gut beraten sind, wenn sie durch Bildung von Schwellenbezirken und einheitlichen Wasserbau weitern Schädigungen durch die Wasser vorbeugen. Es kann in dieser Hinsicht nicht genug geleistet werden. Die Schwellenbauten sind durch Bundes- und Kantonssubventionen auch weiterhin zu fördern. Der daherige Aufwand rechtfertigt sich in allen Teilen. Eine intensivere Organisation der staatlichen Wasserbautätigkeit ist im Studium begriffen.

Die **II. Juragewässerkorrektion,** die ein Unternehmen für sich bildet, hat den Finanzierungsplan fertiggestellt und dem Bundesrat zuhanden der beteiligten Kantone überwiesen.

Am 3. September 1930 fand in Basel die **schweizerische Baudirektorenkonferenz** statt. Sie beriet über die Vereinheitlichung der Submissionsvorschriften, die Regelung der Kostenübertragung für die Entfernung der Niveauübergänge durch Unter- und Überführung bei Eisenbahnen, die Bezeichnung eines schweizerischen Netzes der Durchgangs- und Hauptstrassen, die Normalien für den Ausbau dieser Strassen, die Verkehrszählungen und die Erhöhung der Bundessubvention für Wildbachverbauungen.

Die **westschweizerische Baudirektorenkonferenz** hatte bereits am 21./22. August in Freiburg getagt. Verhandlungsgegenstände bildeten daselbst: Die Instandstellung der interkantonalen Strassen mit Grossverkehr, Einfluss der Verkehrsdichtigkeit auf die Wahl der Oberflächenbehandlung moderner Strassen, die Haftpflicht des Staates und der Gemeinden bei Strassenunfällen, der Reckweg, Steinschlagverbauungen bei St. Niklaus im Wallis.

Im Oktober sodann besuchte der Direktionsvorsteher, Herr Regierungsrat Bösiger, den **internationalen Strassenkongress in Washington,** worauf er in einer Anzahl öffentlicher Vorträge seine gesammelten Erfahrungen und Reiseeindrücke festhielt.

Das **Gesamtbudget** der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1930 betrug ohne die Spezialrubriken Irrenanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds an Reinausgaben . . . . . Fr. 6,492,385. —
die Rechnung beträgt . . . . . » 7,745,568. 13

somit Mehrleistungen . . . . . » 1,253,183. 13

Diese Mehrleistungen rühren von bewilligten Spezialkrediten für Wasserschäden Fr. 1,027,000, Mehrkosten der Strassenbrücke Felsenau-Bremgarten Fr. 32,200, Verwendung der Reserve für Hochbaukredite Fr. 100,000, Erhöhung der Budgetrubrik X E 5 Fr. 15,000 Internationaler Rundflug 1930 Fr. 2500, Mehrbesoldungen der Beamten, Angestellten und Wegmeister infolge der Besoldungsrevision (Dekret vom 20. November 1929) zirka Fr. 75,000.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Ausgaben aus:

1. Irrenanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	Fr.	278,674. 60
2. Automobilsteuer	»	3,953,019. 70
3. Benzinzollertrag 1929	»	1,152,465. 80
4. I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds	»	48,097. 86
	Fr.	5,432,257. 96

Auf die ordentlichen Budgetkredite und auf die Spezialrubriken wurden somit zusammen verausgabt Fr. 13,177,826. 09.

Die **Verpflichtungen** für beschlossene, aber noch nicht ausgeführte Bauten haben im Hochbau abgenommen, im Wasserbau dagegen infolge der grossen Wasserschäden zugenommen.

Grossen Zeitaufwand beanspruchten neben der angespannten Bautätigkeit zahlreiche **Hoch-, Strassen- und Wasserbaupolizeigeschäfte,** sowie die verschiedenen **Reglemente und Alignementspläne.**

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Arbeitspersonals kam eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,934,851 zur Anrechnung, für welche für Betriebsunfälle Fr. 36,168. 15, für Nichtbetriebsunfälle Fr. 17,245. 90, zusammen Fr. 53,414. 05 Prämien bezahlt wurden. Die Prämiensätze betrugen 13 ‰ (1929: 14 ‰) für das Wegmeister- und Regiepersonal und 1,5 ‰ (1929: 2 ‰) für das technische und Bureaupersonal. Die Nichtbetriebsprämie betrug 6 ‰ bzw. 4 ‰.

Die Leistungen der Anstalt betrugen ohne Arzt- und Apothekerkosten und ohne die 36 zurzeit laufenden Rentenfälle Fr. 21,986.

Die Haftpflichtversicherung für Drittpersonen bei der Unfallversicherungsgesellschaft «Winterthur» ist in einigen Fällen beansprucht worden. Mit Erfolg wurden verschiedene Ansprüche aus Strassenunfällen abgelehnt, ohne dass es da zu Prozessen gekommen ist.

Im **Beamtenpersonal** sind folgende Veränderungen eingetreten:

Am 16. November 1930 verstarb der langjährige Vorsteher des kantonalen Wasserrechtsamtes, Herr Prof. Dr. Karl Geiser. Er stand dem Bureau seit dessen Gründung im Jahre 1907 vor. Ihm lag vor allem der Vollzug des Gesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 26. Mai 1907 ob. Er verstand es meisterhaft, in oft scheinbar unergründlich verwickelten Wasserrechtsfragen die Lösung zu finden. Dabei leisteten ihm seine grossen kultur- und rechtshistorischen Kenntnisse vorzügliche Dienste.

An der Trauerfeier vom 18. November in der Münsterkapelle stattete ihm Prof. Dr. Fehr, Ordinarius an der juristischen Fakultät der bernischen Hochschule, den wohlverdienten Dank und die Ehrung des Regierungsrates und der Hochschule ab.

Auf Ende des Berichtsjahres trat Herr Direktionssekretär Karl Moser infolge Demission in den wohlverdienten Ruhestand. Er stand seit 1874 im Staatsdienst, wovon mehr als 26 Jahre in der Eigenschaft als Sekretär der Direktion. Mit vorbildlicher Gründlichkeit und Gewissenhaftigkeit, gefördert durch weitgehende Sachkenntnis, hat er stets die an ihn herangetretenen Aufgaben erfüllt. Es geziemt sich, dem hochverdienten Beamten auch an dieser Stelle den öffentlichen Dank abzustatten.

Am Ende des Berichtsjahres wurden alle Beamten und Angestellten der Direktion und ihrer Unterabteilungen vom Regierungsrat in ihren Ämtern und Anstellungen bestätigt.

B. Gesetzgebung.

Am 26. Februar genehmigte der Grosse Rat das schon 1929 in Behandlung gestandene **Dekret betreffend die Förderung der Grundbuchvermessung.** Das Nähere über diesen wichtigen Erlass ist im Abschnitt «Vermessungswesen» besprochen, worauf hier verwiesen wird.

Die Studien und Vorarbeiten über das neue «**Strassenbaugesetz**» erfuhren im Berichtsjahre eine derartige Förderung, dass der Entwurf der Direktion 1931 dem Regierungsrate zur Beratung vorgelegt werden kann.

Zur Vernehmlassung des Regierungsrates zum Entwurf eines neuen **eidgenössischen Automobilgesetzes** hat die Baudirektion einen umfassenden Mitbericht ausgearbeitet.

C. Hochbauwesen.

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

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Amtsgebäude	400,000. —	426,996. 50
	+ Spezialkredit	30,000. —	
2	Pfarrgebäude	140,000. —	149,026. 55
	+ Spezialkredit	9,000. —	
3	Kirchengebäude.	7,000. —	2,005. 45
4	Öffentliche Plätze	3,000. —	2,318. 10
5	Wirtschaftsgebäude . . .	30,000. —	33,000. 90
	+ Spezialkredit	3,000. —	
6	Pfrund- und Kirchenchorloskauf (Rest)	25,000. —	25,000. —
	Total	647,000. —	638,347. 50

Minderausgaben gegenüber dem Budget Fr. 8, 652. 50.

Der Kredit **X. C. 1** wurde für **Unterhaltsarbeiten** an total **131 Amtsgebäuden** auf Grund der vom Regierungsrat genehmigten Kreditbegehren verwendet.

Die Unterhaltsarbeiten verteilen sich auf:

Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude, Gefängnisse	Fr.	133,025. 55
Straf- und Erziehungsanstalten . . .	»	34,227. 95
Heil- und Pflegeanstalten	»	74,209. 85
Universitäts-Institute und Kliniken .	»	88,660. 15
Militäranstalten	»	48,188. 60
Unterrichtsanstalten, Seminarien und Techniken.	»	32,598. 40
Diverse Amtsgebäude wie Landjägerposten, Archive, Beamtenwohnungen usw.	»	16,086. —
Total	Fr.	426,996. 50

Rubrik **X. C. 2.** In **100 Pfarrgebäuden** wurden Unterhaltsarbeiten vorgenommen. Besonders zu erwähnen sind: Fassadenrenovationen in Bleienbach, Thunstetten, Büren a. A., Rüti b. B.

Weitere grössere Instandstellungsarbeiten betreffen die Pfarrhäuser Wynigen, Bümpliz, Jegenstorf, Schangnau, Stettlen, Lengnau.

In Wynigen wurde das Pfarrhaus unter finanzieller Mitwirkung der Kirchgemeinde durchgreifend erneuert.

Erwähnenswerte Instandstellungsarbeiten an **Wirtschaftsgebäuden** (**Rubrik X. C. 5**) wurden ausgeführt in Innertkirchen, Pfrundscheune, Schlossgut Köniz, Wylergutscheune Hindelbank, Ökonomiegebäude Tessenberg und Landorf.

Die schlechten Wohnverhältnisse im Pfarrhaus in Wohlen hatten die Erstellung eines Neubaues zur

Folge, welcher in Verbindung mit der Kirchgemeinde erstellt wurde. Die totalen Baukosten betragen Fr. 77,768. 55, an welche Summe der Staat einen Beitrag von Fr. 50,000 leistet. Die Kirchgemeinde Wohlen übernimmt die Pfrund nebst den Restkosten zu Eigentum und zukünftigem Unterhalt.

II. Für **Neu- und Umbauten** des Staates wurden auf den Budgetrubriken X. D. 1 und 2 verwendet:

Rubriken		Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1. Für Gebäude aller Art, ohne Heil- und Pflegeanstalten	1,200,000.—		
Spezialkredit. R. R. B. 20. Juni 1930	61,000.—		
		1,261,000.—	1,258,699.25
2. Für Heil- und Pflegeanstalten. Erweiterung und Ausbau, Bellelay, Pavillon-Neubau		200,000.—	178,325.80
Bellelay, Wasserversorgung, Krediterhöhung, G. R. B. vom 14. V. 1929		118,000.—	100,348.80
Total		1,579,000.—	1,537,373.85

Die Verwendungen auf **X. D. 1** betreffen **Neu- und Umbauten** in Amts-, Pfrund- und Ökonomiegebäuden, Hochschulinstituten, Seminarien, Unterrichts- und Erziehungsanstalten, landwirtschaftlichen Schulen, wie folgende Tabelle zeigt:

Gegenstand	Bewilligte Kredite		Reinausgaben pro 1930		Gesamtkosten bis Ende 1930		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
43 verschiedene Bauten unter Fr. 20,000	332,162	—	245,044	—	308,575	55	Restzahlung 1931
Wangen, Schloss, Erweiterung der Turmdurchfahrt	30,000	—	163	—	29,351	20	Restzahlung 1931
Meiringen Amthaus, Erweiterung	105,000	—	27,454	—	104,995	45	Erledigt
Bern, zahnärztliches Institut	30,000	—	29,991	80	29,991	80	Erledigt
Bern, kantonale Verwaltung, Bureauxverlegung . .	165,000	—	15,994	75	164,994	75	Erledigt
Thun, Schloss, Umbau	146,000	—	90,000	—	90,000	—	Restzahlung 1931
Bern, chirurgische Klinik, Neu- und Umbau . . .	2,200,000	—	560,000	—	1,344,661	45	Im Bau
Bern, Hochschulinstitute, Neubau	950,000	—	200,000	—	400,000	—	Im Bau
Erlach, Anstalt, Umbau.	20,000	—	20,051	70	20,051	70	Erledigt
Aarwangen. Anstalt, Umbau.	249,100	—	70,000	—	—	—	Im Bau
Total Reinausgaben pro 1930			1,258,699	25			
gegenüber Fr. 1,261,000. — Budget- und Nachtragskredite.							

Unter den 43 verschiedenen Bauten ist aufzuführen: die Erweiterung der Zentralheizung im bakteriologischen Institut der Universität; die Giebelbemalung am Amthaus in Meiringen (ausgeführt durch Kunstmaler Brügger in Meiringen); Douchenanlage in der Hufbeschlagschule und Umbau der Tierställe im Tierspital Bern; Einbau einer Abwartwohnung im Amthaus Laufen; Schwand-Münsingen, Umbau des Wohnstockes im Eichi; neue Platzgestaltung und Verlegung der Denkmäler in Neuenegg und Grauholz; Neueinrichtungen im Amthaus Courtelary; bauliche Verbesserungen in der Landjägerhauptwache in Bern; Erstellung einer Velogarage beim Amthaus Bern; neue Akkumulatorenbatterie für die Lichtanlage der Universität; neuer Hengstenstall in Courtemelon; Vorstudien für ein neues Verwaltungsgebäude und Erweiterung des Rathauses in Bern und für Neubauten in der Erziehungsanstalt Aarwangen.

Diese Kredite sind abgerechnet.

Betreffend **Wangen, Schloss** und **Meiringen, Amthaus und Gefängnis** verweisen wir auf unsere Ausführungen im Jahresbericht pro 1928. Bei den erwähnten Bauausgaben pro 1930 handelt es sich um Restzahlungen (Garantiesaldi) die im Berichtsjahr fällig wurden.

Die im Frühjahr 1930 ausgeführten Umbauarbeiten im **zahnärztlichen Institut** der Universität Bern sind abgerechnet.

Bern, Staatsgebäude am Münsterplatz, Bureauxverlegungen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen im Jahresbericht pro 1928. Die Reinausgaben pro 1930 von Fr. 15,994. 75 als Restzahlung wurden für die Abschreibung des bezüglichen Spezialkontos verwendet.

Thun, Schloss. Die Umbauarbeiten sind zur Hauptsache im Berichtsjahr durchgeführt worden. Die Restzahlungen werden im Jahre 1931 erfolgen; ebenso die Abrechnung.

Bern, chirurgische Klinik, Neu- und Umbauten. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Neubaues fällt ins Jahr 1931. Der Schlussbericht und die Bauabrechnung werden im Jahresbericht 1931 erfolgen.

Bern, Hochschulinstitute, Neubauten. Der Rohban ist fertig erstellt und für den Innenausbau schreiten

die Arbeiten rüstig vorwärts. Für die Möblierung wurde eine Vorlage zuhanden des Grossen Rates ausgearbeitet, die einen Gesamtbetrag von Fr. 704,525 für die Beschaffung des Mobiliars und der Apparate vorsieht. An die Einrichtungskosten des kantonalen chemischen Laboratoriums leistet die Eidgenossenschaft einen Beitrag in der mutmasslichen Höhe von 50 % oder maximal Fr. 56,525. Die Abrechnung fällt voraussichtlich in das Jahr 1932. Das Gebäude wird auf Beginn des Wintersemesters 1931 bezugsbereit sein.

Erlach Knabenerziehungsanstalt, Umbau des Esszimmers. Die Umbauarbeiten sind ausgeführt und abgerechnet und bewegen sich im Rahmen des bewilligten Kredites.

Aarwangen Erziehungsanstalt, Umbauten. Mit Grossratsbeschluss vom 10. November 1930 wurden für den Umbau des Verwaltungsgebäudes, sowie Erstellen einer neuen Viehscheune und Umbauten in der obern Scheune Fr. 249,100 bewilligt. Die in vorstehender Zusammenstellung erwähnten Fr. 70,000 stellen eine erste Rate für die Inangriffnahme der vorgesehenen Umbauarbeiten dar. Mit der Ausarbeitung der Pläne wurde Architekt Fink in Riedtwil betraut. Die Bauarbeiten können im Frühjahr 1931 begonnen werden.

Die nachstehende Aufstellung gibt zusammenfassend über die wichtigeren Bauvorgänge der Rubrik X. D. 1 und die damit im Zusammenhang stehenden Spezialrubriken in finanzieller Beziehung nähern Aufschluss.

	Fr.	Fr.
1. Es betrug der **Budgetkredit pro 1930** X. D. 1	1,200,000. —	
Bewilligte Nachtragskredite. Regierungsratsbeschluss vom 20. Juni 1930	61,000. —	
		1,261,000. —
2. **Reserve** aus den Überschüssen der Rechnung pro 1928:		
a) G. R. B. 14. V. 1929. Brüttelen, Anstalt, Neubauten	189,228. —	
b) R. R. B. 6. V. 1929. Bern, Stift und Tscharnerhaus	34,500. —	
c) R. R. B. 16. IV. 1929. Reserve für verschiedene Bauarbeiten	181,272. —	
d) R. R. B. 4. I. 1929. Reserve für verschiedene Bauarbeiten	102,500. —	
e) G. R. B. 15. XII. 1928. Oeschberg, Gutsverwaltung, Garbenscheune	110,000. —	
		617,500. —
Total verfügbarer Kredit und Reserven		1,878,500. —

Die im **Jahre 1930 ausgeführten Bauarbeiten** beanspruchten die oberwähnten Kredite und Reservestellungen wie folgt:

	Fr.	Fr.
a) Bauausgaben gestützt auf die ergangenen Beschlüsse vom 21. Februar 1930 und 20. Juni 1930 nach Bauprogramm pro 1930	1,258,699. 25	
b) Bauausgaben pro 1929 und 1930 gestützt auf oberwähnte Reservestellungen	553,871. 35	
		1,812,570. 60

Die aus den Überschüssen der Rechnung 1928 in Reserve gestellten Posten von zusammen Fr. 617,500 sind somit bis auf Fr. 63,628. 65 aufgebraucht. Für die **Neubauten in Brüttelen** werden die Saldozahlungen und die Abrechnung mit einem bezüglichen Schlussbericht im Jahre 1931 erfolgen. Die übrigen Reserveposten werden wir im Jahre 1931 ebenfalls verausgaben. Bei den unerledigten Reserveposten handelt es sich zur Hauptsache um Beträge für Planstudien zu den Objekten Amthaus Münster und Direktorwohnhaus Tessenberg, sowie für die Erstellung eines Wagenschopfes in Courtemlon, die zum grossen Teil im Berichtsjahre durchgeführt wurden. Die Bauarbeiten für die neue Garbenscheune der Gutsverwaltung Oeschberg sind abgerechnet und belaufen sich die totalen Baukosten auf Fr. 109,980. 40.

Weitere Bauausgaben auf verschiedene Spezialrubriken:

Bern, chirurgische Klinik	517,861. 25	
Bern, Hochschulinstitute, Neubau	1,164,836. 40	
Thun, Schloss, Umbauten	84,299. 75	
		1,766,997. 40
Total Ausgaben für ausgeführte Bauarbeiten pro 1930		3,579,568. —
Diesem Betrag stehen der Budgetkredit pro 1930 und die Reserven (siehe oben) gegenüber von		1,878,500. —
Der Restbetrag von		1,701,068. —

ist gedeckt durch die alljährlich erfolgenden Amortisationsquoten bis zum Jahre 1934 gemäss nachstehendem Verteilungsplan.

Verteilungsplan.

Objekt	Beschluss	Bewilligung zu lasten X. D.	Bisherige Amortisation	1931	1932	1933	1934
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Bern, chirurgische Klinik	1. II. 28.	2,200,000	1,260,000	440,000	500,000	—	—
2. Bern, Hochschulinstitute, Neubauten	22. V. 29.	950,000	400,000	200,000	200,000	150,000	—
3. Thun, Schloss, Umbau	26. II. 30.	146,000	90,000	56,000	—	—	—
4. Aarwangen, Anstalt, Erweiterung und Umbau . . . . . *Neue Bewilligung.*	10. XI. 30.	249,100	70,000	100,000	79,100	—	—
5. Biel und Burgdorf, Techniken, Renovationen der Unterrichtslokale.	18. XI. 30.	141,000	—	30,000	30,000	40,000	41,000
		3,686,100	1,820,000	826,000	809,100	190,000	41,000

Mit diesem Verteilungsplan wird eine kontinuierliche Ausführung der Hochbauarbeiten, deren Baukosten aus der Budgetrubrik X. D. 1 bestritten werden, ermöglicht.

Hängige Verpflichtungen für bewilligte, aber noch nicht ausgeführte Bauten bestehen zu Lasten der Budgetrubrik D nach ergangenen Beschlüssen auf 1. Januar 1931 folgende:

auf D. 1, allgemeine Neu- und Umbauten (ohne Berücksichtigung der Einnahmen)	Fr. 1,922,200. 80
auf D. 2, Heil- und Pflegeanstalten	» 1,186,389. 60
Total	Fr. 3,108,590. 40

Es ist zu bemerken, dass in obiger Summe im Gegensatz zu der letztjährigen Aufstellung die zugesicherten Beiträge von Bund, Kanton und Gemeinden, Erlös aus dem Verkauf der alten Kavalleriekaserne in Bern, Beitrag aus dem Aebifonds für Brüttelen nicht inbegriffen sind und nur die reinen, die Budgetrubrik X. D. belastenden Kosten einbezogen sind. Dies ist der Grund der Verminderung der hängigen diesjährigen Verpflichtungen gegenüber den letztjährigen Angaben.

Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden und Korporationen.

Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität, der Forsten, des Kirchen- und Armenwesens hatte die Baudirektion als technische Beratungsstelle 73 Geschäfte dieser Art, Pläne, Devise und Abrechnungen zu begutachten.

Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

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

Röthenbach, Baureglement;
Münsingen, Baureglement;
Jegenstorf, Baureglement;
Utzenstorf, Baureglement;
Wilderswil, Baureglement;
Leubringen, Baureglement;
Ringgenberg, Orts-, Bau- und Strassenpolizeireglement;
Gstaad, Alignementsplan, Abänderung;
Thun, Alignementspläne über das Gebiet zwischen Länggasse und Hohmadstrasse und über die Schulhausstrasse in Dürrenast;
Leubringen, Alignementsplan;
Saanen, Alignementsplan, Abänderung;
Thun, Alignementsplan Oberbälliz, Abänderung;
Muri, Modifikation der Alignementspläne I und V (Aarwylgut);
Biel, Alignementsplan Bürenstrasse-Jakobstrasse;
Biel, Alignementsplanabänderung Jurastrasse-Heilmannstrasse;
Köniz, Alignementspläne Nr. 4, 5 und 6, Dorf Köniz-Liebefeld-Gartenstadt;
Sumiswald-Grünen, Alignementsplan II, Abänderung;
Muri, Alignementsplan über die Thunstrasse;
Tavannes, Alignementsplan über den mittlern Dorfteil;
Biel, Alignementsplanabänderung Neumarktstrasse;
Biel, Alignementsplanabänderung Pilatusstrasse;
Steffisburg, Alignementspläne für die Thun-Steffisburg-Strasse;
Muri, Alignementsplan I; Abänderung über das Mettlenwäldchen;
Muri, Alignementsplan I, Abänderung Pourtalèsstrasse-Wehrliweg;
Langenthal, Alignementsplan über die Korrektion der Wege auf dem Geissberg;
Ins, Alignementsplan;
Langenthal, Alignementsplan Nr. 1010;
Langenthal, Alignementsplan Nr. 1011;
Thun, Alignementsplan Hofstettenstrasse;
Muri, Alignementsplan Nr. 1, Berichtigung bei Villa Mettlen;

Langenthal, Alignementsplan Nr. 1055 über die Bützbergstrasse;
Biel, Alignementsplan für das Ostquartier;
Spiez, Waldalignementsplan vom Spiezberg;
Thun, Alignementsplan für die Hofstettenstrasse;
Biel, Vorschriften für die Überbauung des Bahnhofquartiers;
Biel, Reglement betreffend die Umlegung von Baugebiet;
Köniz, Reglement betreffend die Umlegung von Baugebiet;
Mühlethurnen, Wasserreglement;
Thörigen, Wasserreglement, Abänderung;
Willigen, Wasserversorgungsreglement, Abänderung;
Ringgenberg, Wasserversorgungsreglement;
Corgémont, Wasserreglement;
Wimmis, Wasserversorgungsregulativ;
La Heutte, Wasserreglement;
Trimstein, Wasserversorgungsreglement;
Plagne, Wasserversorgungsreglement;
Wiedlisbach, Wasserreglement;
Evilard, Wasserreglement;
Romont, Wasserreglement;
Montignez, Wasserreglement;
Reconvilier, Wasserreglement;
Wynau, Kanalisationsregulativ;
Courtelary, Kanalisationsreglement;
Madiswil, Kanalisationsreglement;
Büren a. A., Kanalisationsreglement;
Muri, Kanalisationsreglement, Abänderung;
Courfaivre, Kanalisationsreglement;
Trubschachen, Kanalisationsreglement;
Port, Elektrizitätsreglement;
Bern, Vorschriften über die Installation von Gasverbrauchsapparaten.

Von dem am 20. Mai 1929 vom Grossen Rat genehmigten Dekret betreffend die Umlegung von Baugebiet haben als erste die Gemeinden Biel und Köniz Gebrauch gemacht. Eine zwangsweise Umlegung dagegen hat der Regierungsrat im Berichtsjahr noch keine genehmigt. Der Bestand der Vorschriften allein hat aber schon zu verschiedenen freiwilligen Umlegungen geführt.

Hochbaupolizei.

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

Bern, Bauvorhaben R. Büchi, Gutheissung des Rekurses von R. Büchi gegen die Bedingungen des Regierungsstatthalters;

Bern, Greyerzstrasse 65, Bauvorhaben Fr. Vögeli, Abweisung des Rekurses Vögeli gegen die Verfügung der städtischen Baudirektion;

Pieterlen, Bauvorhaben Burkhalter und Stalder, Gutheissung des Rekurses von Burkhalter und Stalder gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters;

Bern, Schönbergweg, Bauvorhaben Scherler und Berger, Abweisung des Rekurses J. C. Clinz gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters;

Bern, Gryphenhübeliweg, Bauvorhaben J. Nigst, Abweisung des Rekurses H. Giger gegen den Entscheid des Regierungsstatthalters.

Eine bedeutende Anzahl anderer Geschäfte dieser Art sind in Anwendung von §§ 11 und 12 des Baudekretes vom 13. März 1900 behandelt und erledigt worden.

D. Strassenwesen.

Vorab muss leider, wie bereits erwähnt, festgestellt werden, dass das Jahr 1930 ein eigentliches Katastrophenjahr war, wie es in diesem Umfange wohl noch selten aufgetreten ist.

Schon im Mai verursachten starke Schneefälle im Gebirge verbunden mit plötzlich einsetzendem Tauwetter schwere Überschwemmungen und Schäden bei verschiedenen Gewässern.

Besonders schwer wurde der Unterlauf der Simme zwischen Oey-Diemtigen bis zur sogenannten Porte bei Wimmis betroffen, wo der Fluss einen Teil der Strasse Wimmis-Oey-Diemtigen wegriss und die Bahn Spiez-Erlenbach-Zweisimmen schwer bedrohte. An Privateigentum wurde grosser Schaden angerichtet. Die erste Hilfeleistung brachten die Motorwagen-Rekrutenschule aus Thun und Feuerwehren von Spiez und des Niedersimmentales. Bedeutende Schäden richteten erneut die von der Stockhornkette herabfliessenden Gräben zwischen Fallbach und Feissibach an. Nebst der sogenannten Wasserabwehr halfen hier in verdienstvoller Weise eine Säumer-Rekrutenschule und die umliegenden Feuerwehren im Kampf gegen die Elemente. Diese hatten ja schon im Jahre 1927 grosse Verheerungen angerichtet. Im Saanenlande war es hauptsächlich der Turbach, der über die Ufer trat, die alten Verbauungen zum Teil zerstörte und die Verbindung mit Gstaad zum Teil unterbrach. Auch hier brachte eine Waadtländer-Rekrutenschule wirksame Hilfe.

An all diesen Stellen sind zurzeit Verbauungen im Gange, welche nach menschlichem Ermessen in Zukunft Katastrophen verhindern sollten.

Am 8. Juni entlud sich über die Gegend des Längenberges und Belpberges ein äusserst heftiges Gewitter mit Hagelschlag, welches den sonst harmlosen Bütschelbach so zum Anschwellen brachte, dass er alle Wegverbindungen des Tales wegriss, und einzelne Gehöfte von jedem Verkehr abgeschnitten wurden. Auch die bei Gutenbrünnen herunterfliessenden unbedeutenden Wässerlein schwollen zu Wildbächen an, rissen die lokalen Wegverbindungen nach Kaufdorf weg und überführten die Heimwesen mit Geschiebe und Wasser. Auch in der sogenannten Heitern, am Fusse des Belpberges, ereigneten sich Überschwemmungen und Überführungen. An all diesen Orten wurden zum Teil unter Mithilfe des Militärs, einer Train-Rekrutenschule in Thun und der Infanterie-Unteroffiziersschule Bern sowie von Arbeitslosen die dringendsten Sicherungs- und Räumungsarbeiten vorgenommen. An den letztern beteiligten sich auch in sehr verdankenswerter Weise Schüler der obern Klassen des Gymnasiums Bern.

Die schwersten Schäden richtete aber das aussergewöhnlich schwere Hagelwetter an, das am 4. Juli über den Gebirgsgrat zwischen der Lenk und Adelboden niederging. Auf der Lenkerseite waren es der innere und äussere Seitenbach, die zu reissenden Strömen anwuchsen, auf ihrem Laufe ungeheure Mengen von Schutt und grossen Steinblöcken und sogar Baumstämmen mitführten und gegen das Dorf Lenk wälzten.

Durch die Schuttmassen wurden Bahn und Strasse überdeckt und das Simmebett so angefüllt, dass sich ein See bildete, der bis weit ins Tal hinauf sich erstreckte. Ein Teil des Dorfes Lenk wurde unter Wasser gesetzt und der Kurort eine Zeitlang von jedem Bahn- und Strassenverkehr abgeschnitten.

Die erste Sorge war hier das Öffnen des Simmebettes, um der Überschwemmung Abfluss zu verschaffen und zugleich die Öffnung von Bahn und Strasse. Auch hier half uns in sehr verdankenswerter Weise zuerst eine Säumer-Rekrutenschule aus Thun und sodann das Sappeurbataillon 3. Eine weitere Sorge war die Sicherung des Laufes des innern Seitenbaches auf dem Schuttkegel und die sofortgie Aufnahme der Verbauungsarbeiten im Oberlauf, um eine weitere Vertiefung des Bachbettes und das Einstürzen der seitlichen Hänge zu verhindern. Mit schwerer Mühe gelang es unter Zuhilfenahme zweier Baggermaschinen die Simme wieder in ihr altes Bett zurückzuführen, wodurch auch die Überschwemmung behoben wurde.

Ebenso grosse Verheerungen, wenn auch das Dorf selbst davon verschont wurde, richtete das gleiche Unwetter im Tale von Adelboden an. Hier war es hauptsächlich der Allenbach, der starke Uferangriffe verursachte und einzelne Heimwesen schwer bedrohte. Den aussergewöhnlichen Fluten vermochten die bestehenden Leitwerke nicht zu widerstehen. Dieselben wurden überschwemmt und zum grössten Teil zerstört. Naturgemäss schwoll auch die Engstligen unterhalb der Einmündung des Allenbaches mächtig an. Ihr Bett vermochte die anstürmenden Wasser nicht mehr zu fassen. Diese rissen infolgedessen die Ufer an und schwemmten grosse Teile des anstossenden Kulturlandes weg. Die Staatsstrasse nach Adelboden wurde in den Studen auf eine Länge von zirka 80 m vollständig weggerissen.

Im Mittellauf der Engstligen waren es besonders der Rohnigraben und der Marchgraben, die beide Hochwasser führten und die Adelbodenstrasse dadurch stark gefährdeten und beschädigten, so dass Sicherungsmassnahmen nötig wurden.

An der sogenannten Linterfluh ferner stürzten sich die Wasser der Engstligen gegen das linke Ufer und rissen den Fuss der Fluh weg, wodurch der ganze Berghang seinen Halt verlor und eine starke Einsenkung verursachte, die bis zu der weit oben liegenden Staatsstrasse reichte. Diese sank um zirka 2 m und unterbrach den Verkehr.

Gleich wie an der Lenk wurden auch im Engstligentale die dringendsten Sicherungs- und Abwehrmassnahmen sofort an die Hand genommen. Neben den Vorkehren zur Verhinderung weiterer Abschwemmungen von Kulturland musste das Hauptaugenmerk auf die sofortige Wiederherstellung der einzigen Talstrasse gerichtet sein. Auch hier leisteten uns die Sappeure des Bataillons 3 wackere und verdankenswerte Hilfe. In kurzer Zeit waren sowohl an der Linterfluh als auch beim Einbruch in den sogenannten Studen unterhalb Adelboden Notbrücken errichtet, die dem Können dieser Truppe alle Ehre machten. Im Anschluss an die provisorischen Massnahmen wurde sofort unter Heranziehung verschiedener Tiefbauunternehmungen an die Vornahme der endgültigen Sicherungsarbeiten geschritten.

Auf allen Baustellen wurden die vorzunehmenden Arbeiten vor Beginn mit den zuständigen eidgenössischen Baubehörden eingehend besprochen, damit sie der Subventionen des Bundes teilhaftig werden können.

Auch im Emmental haben starke Gewitter namhafte Schäden gebracht, wenn sie auch nicht einen eigentlichen Katastrophencharakter angenommen haben. Hier was es hauptsächlich das Tal des Röthenbaches, ferner das Dorf Langnau und besonders der untere Frittenbachgraben bei Zollbrück, die stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. Auch einzelne Seitengräben der Trub und Ilfis wiesen Hochwasser auf, so besonders der Gerstengraben und der die Grenze mit dem Kanton Luzern bildende Hämelbach, bei welch letzterem ebenfalls die Talverbindung zum Teil unterbrochen war.

Damit ist aber die Reihe des Unheils leider noch nicht erschöpft. Die lang andauernden Regenfälle im Monat Oktober brachten in einzelnen Teilen des Oberlandes erneute Überschwemmungen. So trat die Simme unterhalb der Mündung des Wallbaches an der Lenk infolge von Geschiebeanschoppungen über die Ufer und setzte die Gegend von Niederdorf unter Wasser. Im Gwatt bei Zweisimmen entstanden gefährliche Uferangriffe. Das grösste Wasser aber brachte die Saane kurz oberhalb Gstaad, wo bedeutende Einbrüche in das dortige Kulturland entstanden. An der Lenk wurde durch Ausbaggern des Simmebettes dem Unheil vorläufig gesteuert, an den andern Stellen wurden die Ufer provisorisch geschützt. Verbauungsprojekte sind in Vorbereitung.

Der von der Baudirektion über das Gebiet des ganzen Kantons vorbereitete und organisierte sogenannte Wasserabwehrdienst musste bei diesen Ereignissen in Funktion treten. Die Organisation ist wie folgt getroffen: Mit einer ganzen Reihe von Unternehmungen und Gemeindeverwaltungen wurden Abkommen getroffen, dahingehend, dass sie auf erste Aufforderung hin mit den notwendigen Werkzeugen und Mannschaften nach den bedrohten Stellen ausrücken, um bei den ersten Hilfeleistungen tatkräftig mitzuwirken. Diese Einrichtung hat sich bei den zahlreichen Schadenereignissen des Jahres auf das Beste bewährt und hat mitgeholfen, noch grössern Schaden zu verhüten.

A. Strassenunterhalt, Budgetkredit X. E. 1—5.

Budget und Rechnungen ergeben folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	1,910,000. —	1,995,998. 85
2	Ordentlicher Strassenunterhalt	1,050,000. —	1,049,998. 79
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	1,377,152. 30
4	Brandversicherung von Brücken usw.	2,200. —	2,181. 79
5	Automobilbetrieb	30,000. —	45,160. 15
	Total	3,372,200. —	4,470,491. 88

Die Mehrleistungen von Fr. 1,098,291. 88 wurden bedingt durch:

a) Mehrleistungen auf den Wegmeisterbesoldungen infolge der Besoldungserhöhung.

b) die ausserordentlichen Hochwasserschäden, wofür der Regierungsrat Nachkredite bewilligte am 3. Dezember 1930 Fr. 700,000 und am 23. Dezember Fr. 327,000;

c) dem Automobilbetrieb infolge Verrechnung der Auslagen sämtlicher Direktionen auf diese Rubrik. Nachkredit gemäss Regierungsratsbeschluss vom 30. September Fr. 15,000.

Rubrik X. E. 1 umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf den Staatsstrassen und auf denjenigen Gemeindestrassen IV. Klasse, für welche der Staat nach Gesetz vom 20. November 1892 den Wegmeisterdienst besorgt oder Beiträge leistet. Auf letztere Strassen entfallen von den Gesamtkosten dieser Rubrik rund Fr. 320,000.

Die Anzahl der Oberwegmeister betrug im Jahre 1930 21. An Stelle des zu Ende des Vorjahres verstorbenen Oberwegmeisters Trachsel in Lyssach wurde zu Beginn des Jahres Ernst Binggeli in Bickigen ernannt. Von den Oberwegmeistern amten 13 in ihren Bezirken zugleich als Schwellenmeister. Die bisher für den Gebrauch eines Motorrades oder Kleinautos gewährte Entschädigung ist auch im Berichtjahre ausgerichtet worden. Ohne die Verwendung eines solchen Transportmittels wäre es den Oberwegmeistern nicht mehr möglich, den immer grösser werdenden Anforderungen, die an sie gestellt werden müssen, zu genügen.

Die Zahl der Wegmeister beträgt auf Ende des Berichtsjahres 493 oder 10 weniger als Ende 1929. Dabei ist aber eine Anzahl von Stellen unbesetzt, sie werden zurzeit durch Hilfsarbeiter versehen.

Wie in den Vorjahren wurden den Wegmeistern für besondere Arbeitsleistungen ausserhalb ihres Strassenbezirks (Steinbrecherei, Walzungen, Teerungen und dergleichen) Zulagen ausgerichtet.

Die **Rubrik X. E. 2** umfasst den übrigen gewöhnlichen Strassenunterhalt, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies, Schotter, Splitter und Sand, die Instandstellung der Brücken, Durchlässe, Mauern, Schalen, Schranken und dergleichen, sowie die Strassenreinigung.

Das Strassennetz des Staates hat auf Ende des Berichtjahres eine Länge von 2232,1 km, dasjenige der Gemeindestrassen IV. Klasse mit Wegmeisterstellung eine solche von 520,3 km.

Auch im laufenden Jahre wurde nach Festsetzung des Budgets ein Bauprogramm für sämtliche Rubriken aufgestellt, das auszugsweise der Telegraphenverwaltung bekanntgegeben wurde, damit allfällig notwendige Kabelanlagen vorgängig unserer Arbeiten ausgeführt werden können.

Über die **Rubrik X. E. 3** — Wasserschaden und Schwellenbauten — haben wir eingangs eingehend berichtet. Leider wird der auf diese Rubrik nachbewilligte Kredit von Fr. 1,027,000 noch bei weitem nicht ausreichen, um die eingetretenen Schäden wieder gutzumachen. Es werden vielmehr auch noch die kommenden Jahre hierfür stark in Anspruch genommen werden müssen.

Die Schneeräumungsarbeiten auf der Grimselstrasse, die am 17. Juni dem Verkehr eröffnet werden konnte, erforderten einen Betrag von Fr. 28,000.

B. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Automobilsteuer und Benzinzollanteil.

Der Reinertrag aus der Automobilsteuer, soweit er nach Gesetz der Baudirektion zugute kommt, betrug

im Berichtsjahre	Fr.	3,589,999. 44
Dazu kommt der Benzinzoll des Jahres 1929 mit	»	1,079,804. 10
sowie die Restanzübertragung des Jahres 1929 mit	»	281,573. 03
Total	Fr.	4,951,376. 57
Verwendet wurden	»	5,133,485. 50
so dass sich ein Ausgabenüberschuss ergibt von.	Fr.	182,108. 93

Dieser Ausgabenüberschuss der auf neue Rechnung vorgetragen wird, wurde dadurch veranlasst, dass zur Beschäftigung der Arbeitslosen im Januar eine Reihe von Arbeiten in Angriff genommen wurde. Es betrifft dies Arbeiten auf der Münster-Tavannes-, Tavannes-Tramelan- und Pruntrut-Delle-Strasse. Der Regierungsrat hatte zu diesem Zwecke unterm 13. Juni 1930 einen Betrag von Fr. 410,000 auf Rechnung der Autosteuererträgnisse des Jahres 1931 bewilligt. Infolge höherer Eingänge aus den Erträgnissen des Jahres 1930 ermässigt sich die Passivrestanz auf vorgenannten Betrag.

Die Verwendung der Autosteuer und des Benzinzollanteiles setzt sich wie folgt zusammen:

Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	54,314. 65
Strassenwalzungen	»	358,059. 40
Oberflächenbehandlung mit Teer und Bitumen.	»	471,156. 65
Innenbehandlung und Spezialbeläge	»	2,532,651. 45
Korrektionen und verschiedene Ausbauarbeiten	»	1,798,809. 60
Unterhalt der ausgebauten Strassen	»	241,493. 05
Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	8,364. —
Wasserschadenarbeiten	»	50,000. —
Total	Fr.	5,514,848. 80
Davon ab Einnahmen aus Rückvergütungen, Beiträgen usw. . . .	»	381,363. 30
Total Verwendung wie vorstehend	Fr.	5,133,485. 50

Auf Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen wurden im Berichtjahre im wesentlichen folgende Arbeiten ausgeführt:

Ausbau des Dorfes Meiringen und der Strecke von der Wilerbrücke bis Meiringen. Korrektion und Ausbau der Strecke von der Wagneren bis zum Bahnhof Interlaken. Ausbau der Dörfer Erlenbach, Reidenbach, Weissenbach und Garstatt. Fortsetzung des Ausbaues auf der Strassenstrecke Bern-Bethlehem. Korrektion zwischen Ritzenbach und der Kantonsgrenze in Biberen. Ausbau Ried-Grosshöchstetten sowie des Dorfes Signau, einer weiteren Strassenstrecke in Langnau und Trubschachen. Weiterführung des Ausbaues in Walkringen sowie der Dörfer Ranflüh, Krauchthal, Grünenmatt und Koppigen sowie der Reststrecke zwischen Burgdorf und Alchenflüh. Strassenausbau Kräiligen-Bätterkinden, Dorf Grafenried und Grossaffoltern-Vorimholz. Korrektion und Verlegung der Cortébert-Courtelary-

Strasse. Teerung auf der Pierre-Pertuis-Strasse, zwischen Bévilard und Sonvilier sowie zwischen Roches und Choindez. Ausbau von Teilstrecken zwischen Delémont und Develier sowie Develier und les Rangiers, Reststrecke im Dorfe Cornol. Korrektion und Ausbau zwischen Pruntrut und Courchavon, zwischen Courchavon und Courtemaiche sowie im Dorfe Bonfol. Ausbau des Dorfes Undervelier.

Auf Nebenstrassen wurden ausgebaut:

In Kandersteg eine erste Teilstrecke des Dorfes, Dorfdurchfahrten in Riggisberg, Tägertschi und im Liebefeld bei Bern, die Strecke im Dorfe Wichtrach zur Station, die Ortschaft Worblaufen. Die Dörfer Leuzigen, Büetigen und Rapperswil, die Strecken Dotzigen-Büren, Nidau-Ipsach, Gampelen-La Sauge, Ins-Murten und einige kürzere Strecken im Kreis III. Im Kreise IV sind vor allem Ausbauarbeiten vorgenommen worden im Strassenzuge Aarwangen-Langenthal-Huttwil, der erste Teil des Dorfes Wynigen sowie eine Reihe kleinerer Anschlusstrecken meist in Ortschaften. In den Freibergen wurden ausgebaut: ein Teil der Strecke von La Cibourg nach la Ferrière, Muriaux-les Emibois und les Breuleux-les Reussilles, ferner noch im V. Kreise Courfaivre-Bassecourt und der grösste Teil der Strasse von Tavannes nach Tramelan.

Überdies wurden auch noch einzelne Korrektionen vorgenommen und mit dem Heben zu starker Seitengefälle fortgefahren.

Auf Ende 1930 waren in moderner Weise ausgebaut:

Haupt-Durchgangsstrassen	311,711 km
Haupt-Verbindungsstrassen	130,663 km
Nebenstrassen.	125,094 km
Total	567,463 km

C. Strassen- und Brückenbauten aus dem ordentlichen Budgetkredit X. F.

	Budget	Rechnung
Budgetkredit. . . .	Fr. 250,000. —	Fr. 282,204. 05

Die Mehrleistungen von Fr. 32,204. 05 rühren her von vermehrten Aufwendungen für den Ausbau der rechtsufrigen Anschlussrampe an die neue Brücke Felsenau-Bremgarten. Durch Beschluss des Grossen Rates vom 11. September 1930 waren hiefür ausser dem Budgetkredit weitere Fr. 32,293. 15 bewilligt worden.

An grösseren Arbeiten sind folgende zu erwähnen:

Korrektionen auf der Hof-Sustenstrasse, der Unterseen-Habkern- und der Gunten-Sigriswil- sowie auf der Simmentalstrasse. Strassenkorrektion in der Schüdelen herwärts Gsteig bei Gstaad sowie zwischen Ritzenbach und der Kantonsgrenze bei Biberen. Verstärkung und Erweiterung der Aarebrücke in Brügg sowie verschiedener Brücken im Kreise IV. Beitrag an den Neubau der Birsbrücke in Laufen, II. Teil.

Auf Ende des Jahres betrugen die Beitragsverpflichtungen des Staates an Gemeinden für ausgeführte und subventionierte Strassenbauten noch Fr. 42,180 oder Fr. 36,699. 65 weniger als im Vorjahre.

Im übrigen wird auf die nachstehende Zusammenstellung verwiesen.

Die *Gesamtaufwendungen* des Staates für das Strassenwesen im Jahre 1930, zusammengestellt aus vorgenannten Rubriken sind folgende:

	Rohausgaben	Reinausgaben
	Fr.	Fr.
a) Ordentlicher Unterhalt aus Budgetrubrik X. E.	4,632,234. 73	4,470,491. 88
b) Neubauten und Korrektionen aus Budgetrubrik X. F. . .	355,694. 15	282,204. 05
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer.	4,379,827. 25	3,981,019. 70
d) Strassenverbesserungen aus Benzinzollanteil	1,210,640. —	1,152,465. 80
Total	10,578,396. 13	9,886,181. 43

Die Differenz zwischen Roh- und Reinausgaben rührt her von Gemeindebeiträgen an Korrektionen, Kanalisationen und Ausbauarbeiten sowie von Gebühren und Einnahmen verschiedener Art.

Automobilverkehr.

Die Zunahme der Motorfahrzeuge aller Art hat im Jahre 1930 weiter angehalten. Der Effektivbestand derselben war Ende des Jahres der folgende: 9649 (1929: 8762) Personen- und Lieferungswagen bis zu 1000 kg Tragkraft; 1305 (1929: 1138) Lastwagen; 50 (1929: 84) Traktoren für gewerbliche, 37 (1929: 14) für landwirtschaftliche und weitere 50 für gemischte Zwecke; 8084 (1929: 7559) Motorräder mit oder ohne Seitenwagen sowie 234 (1929: 201) Anhänger. Die Zahl der Fahrräder betrug 177,603 (1929: 172,096). Die Zunahme der Personenautos beträgt gegenüber dem Vorjahr 887, diejenige der Lastautos 167 Stück.

Dieser verhältnismässig grossen Zunahme der verkehrenden Wagen entspricht aber merkwürdigerweise die Verkehrszunahme auf den Strassen nicht. Wie uns die im Berichtjahre durchgeführten Verkehrszählungen zeigen, ist die Zunahme des Verkehrs im allgemeinen eher gering. Auf gewissen Strassenstrecken ist sogar eine Verkehrsabnahme festzustellen. So weist beispielsweise die Zollikofen-Strasse einen täglichen mittleren Zuwachs von nur 83 Fahrzeugen auf, während er im Jahre 1929 sich auf 190 Fahrzeuge belief. Der Verkehr auf der stark belasteten Strasse von Neuenstadt über Biel-Solothurn nach Olten ist stationär geblieben.

Die einschränkenden Bestimmungen für den Lastwagenverkehr auf der Beatenbergstrasse mussten während der Dauer der saisonmässigen Autokurse auch im Jahre 1930 aufrecht erhalten werden. Auch die Fahrbestimmungen für die Grimsel- und die Frutigen-Adelboden-Strasse blieben beibehalten.

Strassenpolizei.

Wie in den Vorjahren war wiederum eine Anzahl von Gesuchen und Rekursen für Bauvorhaben zu behandeln, bei denen der gesetzliche Bauabstand von der Strasse aus Gründen verschiedener Art nicht beobachtet werden konnte. Gestützt auf Art. 6, Alinea 2 und 3, des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 24 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten an öffentlichen Strassen und Wegen sowie für eine Steinbruchanlage. Ein Baugesuch musste abgewiesen werden.

Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für 20 kleinere Bauten, 20 Gas- und Wasserleitungen, 12 Kabelleitungen, 1 Rollbahngeleise und 1 Lastwaage, 4 Gesuche um kleinere Anlagen wurden abgewiesen.

Auch für neue Benzintankanlagen wurde eine grössere Anzahl von Bewilligungen erteilt, andere mussten wegen Verkehrsgefährdung zurückgewiesen werden.

Der Zurückdämmung der aufdringlichen Strassenreklame wurde weiterhin im Interesse der Verkehrssicherheit und der Erhaltung der Schönheit der Landschaft alle Aufmerksamkeit geschenkt. Noch kommt es aber vor, dass solche Reklametafeln aufgestellt werden, ohne dass hiefür die behördliche Genehmigung eingeholt wird. Mit verschiedenen Firmen konnten gütliche Vereinbarungen dahin getroffen werden, dass sie störende Reklamen entfernten.

Strassen- und Wegreglemente.

Auch im Berichtjahr ist wieder eine grössere Anzahl von Weg- und Kanalisationsreglementen zur Genehmigung durch den Regierungsrat eingereicht worden. Genehmigt wurden das Strassen- und Wegreglement der Gemeinde Affoltern, das Seewegreglement der Gemeinde Ringgenberg, das Reglement der Gemeinde Huttwil über die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage öffentlicher Verkehrswege und Plätze. Bei den in Abschnitt C aufgezählten Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglementen, Bau-, Polizei- und Elektrizitätsreglementen hat das Tiefbauamt begutachtend mitgewirkt.

Strassenwalzungen 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Scholter und Sandmaterial			Materialkosten		
		Menge m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m³ Material
32,521	192,193	19,972	0,61 m³	0,104 m³	228,016	70	Fr. 11. 43

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.
7,743	75,728. 30	54,314. 40	130,042. 70	4. —	0. 68	6. 52	4,20	24,80	2,58	358,059	40	11. 01	1. 86	17. 93

Strassenbeläge nach Patent Walther 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Material					Kosten					Verteilung der Kosten	
		Teerschotter und Teersand m³	Schotter und Sand m³	Total m³	per m Strasse	per m² Strasse	Fr.	Rp.	per m Strasse	per m² Strasse	per m³ Material	Gemeinden Fr.	Staat Fr.
									Fr.	Fr.	Fr.		
7,893	54,605	3,632	5,839	9,471	1,20 m³	0,173 m³	358,708	05	45. 45	6. 57	37. 90	85,689. 85	273,018.20

Oberflächenteerungen 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Teerverbrauch			Splitterverbrauch	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.
10,056	63,205	164,458	16,37	2,60	1077	76,933. —	7. 66	1. 22	3,185. —	73,748. —

Oberflächenbehandlungen mit Bitumen und Emulsionen 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Bindemittel-Verbrauch			Splitterverbrauch	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.
25,933	139,101	337,580	13,00	2,42	1439	152,678. 05	5. 89	1. 10	5,900. —	146,778. 05

Oberflächenbehandlungen mit Gemischen aus Teer und Bitumen 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche 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.
44,698	262,745	311,015	170,010	481,025	10,87	1,83	2,826	241,545. 60	5. 63	—. 96	5,156. 90	236,388. 70

Mischbeläge 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche m	Material			Kosten			Verteilung der Kosten	
		Total m³	per m Strasse	per m² Strasse	Total Fr.	per m Strasse Fr.	per m² Strasse Fr.	Gemeinden Fr.	Staat Fr
11,622	77,047	5,725	0,48 m³	0,074 m³	410,397. 85	35. 28	5. 33	41,104. 35	369,293. 50

Innenbehandlungen mit verschiedenen Bindemitteln 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche 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.
40,985	240,676	22,533	4,620	375,158. 65	155,420	1,407,416	715,560	2,278,396	55,60	9,48	506,047. 50

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.
10,480	99,562. 75	289,564. 25	1,270,333. 15	31. —	5. 28	73,051. 35	1,197,281. 80

Spezialbeläge (Topeka, Gussasphalt) 1930.

Strassenlänge m	Strassenfläche m²	Kosten			per m Strasse Fr.	per m² Strasse Fr.	Verteilung der Kosten	
		Planie Fr	Belag Fr.	Total Fr.			Gemeinden Fr.	Staat Fr.
629	2,968	1,905. 60	40,098. 20	42,003. 80	66. 80	14. 13	—	42,003. 80

Kleinsteinpflästerungen 1930.

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.
3,229	22,604	41,154. 60	382,054. —	423,208. 60	131. 09	18. 72	167,275. 85	255,932. 75

Unterhalt der ausgebauten Strassen 1930.

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
422,836	2,451,462	38,984	338,921	0,89	0,15	3,026	23,099	27,983

Kosten in Franken							
Teer und Bitumen, inkl. Fuhr	Splitter, inkl. Fuhr	Wegmeister Zulagen	Hilfsarbeiter	Verschiedenes	Total	per m Strasse	per m² Strasse
93,578. 30	44,078. 10	10,333. 85	43,894. 50	49,608. 30	241,493. 05	—. 57	—. 10

Schotterverbrauch pro 1930 (inkl. Sand und Splitter).

1.	Walzungen (Schotter und Sand)	19,972 m³
2.	Waltherbeläge (Schotter, Splitter und Sand, ohne Teerschotter und Teersand)	5,839 »
3.	Oberflächenteerungen (Splitter)	1,077 »
4.	Oberflächenbehandlungen mit Bitumen (Splitter)	1,439 »
5.	Oberflächenbehandlungen mit Gemischen aus Teer und Bitumen (Splitter)	2,826 »
6.	Mischbeläge (Schotter, Splitter und Sand)	5,725 »
7.	Innenbehandlungen mit verschiedenen Bindemitteln (Schotter, Splitter und Sand)	27,153 »
8.	Unterhalt der ausgebauten Strassen (Splitter)	3,026 »
9.	Teerschotter und Teersand für Verschiedenes 5996 m³, davon 80 %	4,797 »
	Ad 2: Teerschotter und Teersand 3632 m³, davon 80 %	2,905 »
		74,759 m³

Für den ordentlichen Strassenunterhalt:

Kreis I	17,200 m³
Kreis II	19,698 »
Kreis III	14,563 »
Kreis IV	19,358 »
Kreis V	17,730 »
	88,549 m³

Total pro 1930 163,308 m³

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten. (Budgetkredit X. F.) 1930.

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Staatsbeteiligung		Datum der Bewilligung	Reinausgaben 1930		Gesamtausgaben		Verpflichtungen auf Ende 1930		Bemerkungen
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.		Fr.	Rp.	Fr.	Rp	Fr.	Rp	
a) Staatsstrassen.												
1. Hof-Susten, Umbau von Stützmauern	5,000	—	5,000	—	13. I. 1930	5,004	05	5,004	05	—	—	Ausgeführt
2. Unterseen-Habkern, Korrektion Städeli-Grubi	6,000	—	6,000	—	13. I. 1930	5,988	10	5,988	10	—	—	»
3. Thun-Oberhofen-Gunten, Projektarbeiten	1,000	—	1,000	—	13. I. 1930	952	30	952	30	—	—	»
4. Worb-Walkringen, Biglenbachbrücke	3,800	—	3,800	—	13. I. 1930	3,000	—	3,000	—	—	—	»
5. Bern, Militäranstalten, Strassen und Plätze	30,000	—	15,000	—	13. I. 1930	14,999	90	14,999	90	—	—	»
6. Laufen, Birsbrücke, Umbau	270,000	—	30,000	—	23. V. 1928	10,000	—	30,000	—	—	—	»
7. Courrendlin, Umbau Birsbrücke	6,050	—	6,050	—	13. I. 1930	6,049	25	6,049	25	—	—	»
8. Gunten, Sigriswil, Umbau von Stützmauern	5,000	—	5,000	—	13. I. 1930	5,015	30	5,015	30	—	—	»
9. Cornol-Alle; Abschrankungen	7,000	—	7,000	—	13. I. 1930	6,204	95	6,204	95	—	—	»
10. Hagneckbrücke, Geländerumbau	8,900	—	8,900	—	13. I. 1930	8,910	10	8,910	10	—	—	»
11. Laufen, Bahnhofstrasse, Trottoirrandsteine	—	—	520	—	13. I. 1930	520	—	520	—	—	—	»
12. Aarebrücke Büren, Umbau Widerlager	1,300	—	1,300	—	13. I. 1930	1,324	40	1,324	40	—	—	»
13. Alle, Abschrankungen	3,500	—	3,500	—	13. I. 1930	3,500	—	3,500	—	—	—	»
14. Pruntrut-les Rangiers, Korrektion in Cornol	5,500	—	5,500	—	13. I. 1930	5,568	35	5,568	35	—	—	»
15. Pruntrut-Scholis, Trottoirrandsteine Miécourt	—	—	624	75	31. I. 1930	624	75	624	75	—	—	»
16. Saignelégier, Trottoir und Schalenanlage	—	—	1,875	25	31. I. 1930	1,875	25	1,875	25	—	—	»
17. Spiez-Frutigen, Einfriedigung	900	—	450	—	9. V. 1930	450	—	450	—	—	—	»
18. Brückenverstärkungen Kreis IV	30,000	—	30,000	—	13. I. 1930	29,943	—	29,943	—	—	—	»
19. Frauenkappelen-Bibern, Korrektion	25,000	—	25,000	—	13. I. 1930	25,000	—	25,000	—	—	—	»
20. Thun-Scherzligbrücke, Neubau	260,000	—	65,000	—	7. V. 1923	4,089	65	65,000	—	—	—	Restzahlung
21. Gstaad-Gsteig, Korrektion in der Schüdelen	14,600	—	14,600	—	13. I. 1930	14,654	75	14,654	75	—	—	Ausgeführt
22. Interlaken-Zweilütschinen, Herstellung Hartbelag Matten	—	—	750	—	9. V. 1930	576	60	576	60	—	—	»
23. Zweilütschinen-Grindelwald, Projektarbeiten	—	—	61	65	13. I. 1930	61	65	61	65	—	—	»
24. Thun-Bern, Korrektion Thun	—	—	700	—	13. I. 1930	700	—	700	—	—	—	»
25. Schlosswil, Stützmauer im Thäli	1,000	—	1,000	—	25. VIII. 1930	1,009	50	1,009	50	—	—	»
26. Simmentalstrasse bei Gartenbach, Korrektion	9,700	—	9,700	—	1. X. 1930	9,728	—	9,728	—	—	—	»
27. Pruntrut-les Rangiers, Korrektion	3,000	—	3,000	—	13. I. 1930	3,045	15	3,045	15	—	—	»
28. Leuzigen Dorf, Korrektion	4,000	—	4,000	—	13. I. 1930	4,000	—	4,000	—	—	—	»
29. Suberg-Grossaffoltern, Korrektion Vorimholz	1,000	—	1,000	—	13. I. 1930	1,000	—	1,000	—	—	—	»
30. Holligen-Köniz, Korrektion	—	—	850	—	17. VI. 1930	850	—	850	—	—	—	»
31. Grafenried Dorf, Ausbau	1,000	—	1,000	—	13. I. 1930	983	50	983	50	—	—	»
32. Wohlen-Frieswil, Korrektionen	5,000	—	5,000	—	13. I. 1930	4,953	—	4,953	—	—	—	»
33. Wohlen und Oberwohlen, Korrektionen	6,300	—	6,300	—	13. I. 1930	6,341	70	6,341	70	—	—	»
Übertrag	714,550	—	269,481	65		186,923	20	267,833	55	—	—	

Zusammenstellung der Ausgaben für Strassen- und Brückenbauten. Budgetkredit X. F. 1930.

Bauobjekte	Devisierte Baukosten		Staatsbeteiligung		Datum der Bewilligung	Reinausgaben 1930		Gesamtausgaben		Verpflichtungen auf Ende 1930		Bemerkungen
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
Übertrag	714,550	—	269,481	65		186,923	20	267,833	55	—	—	
34. Herzogenbuchsee-Wangen, Korrektion	—	—	2,700	—	13. I. 1930	2,702	60	2,702	60	—	—	Ausgeführt
35. Interlaken-Brienz, Korrektion	4,200	—	4,200	—	25. X. 1930	3,074	85	3,074	85	—	—	»
36. St. Immer, Strassenschalen	1,000	—	1,000	—	13. I. 1930	1,000	—	1,000	—	—	—	»
37. Ins--Müntschemier, Korrektion	2,500	—	2,500	—	13. I. 1930	2,533	—	2,533	—	—	—	»
38. Walperswil, Korrektion und Kanalisation	3,000	—	3,000	—	13. I. 1930	3,000	—	3,000	—	—	—	»
39. Simmentalstrasse-Enge-Oberwil, Korrektion	2,400	—	2,400	—	13. I. 1930	2,336	25	2,326	25	—	—	»
40. Aarebrücke in Brügg, Verstärkung	11,500	—	11,500	—	13. I. 1930	11,510	80	11,510	80	—	—	In Ausführung
	739,150	—	296,781	65	—	213,080	70	293,981	05	—	—	
Wasen-Eriswil, Korrektionen. Einnahmen	.	.	.	.	.	1,061	10					
Bleiben						212,019	60					
b) Gemeindestrassen.												
1. Gurtenbühl-Wabern, Korrektion Kirchgasse	35,500	—	3,550	—	16. XI. 1926	3,550	—	3,550	—	—	—	Restzahlung
2. Kehrsatz-Köniz, Gemeinde Kehrsatz, Korrektion	43,000	—	4,300	—	29. II. 1928	1,400	—	1,400	—	2,900	—	In Ausführung
3. Saumweg Klusalp-Walopalp	—	—	600	—	22. VIII. 1930	600	—	600	—	—	—	Ausgeführt
4. Aare bei Uttigen, Fussgängersteg	6,600	—	800	—	7. III. 1930	800	—	800	—	—	—	»
5. Aarebrücke Felsenau-Bremgarten, Neubau	215,500	—	72,300	—	16. V. 1928 11. IX. 1930	23,131	05	71,601	10	—	—	Restzahlung
6. Goldiwil-Schwendi, Korrektion	52,700	—	13,200	—	31. XII. 1929	8,000	—	8,000	—	5,200	—	In Ausführung
7. Thun-Goldiwil, Korrektion, Melli-Multenegg	65,000	—	13,000	—	15. V. 1928	13,000	—	13,000	—	—	—	Restzahlung
8. Kien-Schwandi, Gemeinde Reichenbach, Korrektion	70,000	—	10,000	—	25. II. 1930	2,000	—	2,000	—	8,000	—	In Ausführung
9. Noirmont-la Goule, Korrektion	4,300	—	860	—	14. VII. 1929	800	90	800	90	—	—	Restzahlung
10. Hirschhorn-Stössen, Korrektion	34,500	—	6,900	—	8. II. 1927	1,109	95	6,109	95	—	—	» .
11. Bern-Köniz, Korrektion Sulgenbach-Liebefeld	171,000	—	77,000	—	16. XI. 1914	15,292	55	30,292	55	16,000	—	Vorläufige Restanz
12. Uttigen-Uetendorf, Korrektion	—	—	500	—	1. V. 1929	500	—	500	—	—	—	Ausgeführt
13. Grosse Scheideggstrasse ob Grindelwald, Korrektion	—	—	480	—	1. V. 1928	—	—	480	—	480	—	noch nicht abger.
14. Roggwilgraben-Ellenmoos, Korrektion	22,500	—	4,500	—	20. VIII. 1929	—	—	—	—	4,500	—	Noch nicht beg.
15. Scheltenpass, Bachmauern	7,000	—	2,100	—	19. IX. 1928	—	—	—	—	2,100	—	» » »
16. Grund-Urbachtal bei Innertkirchen, Korrektion	12,000	—	3,000	—	26. III. 1930	—	—	—	—	3,000	—	In Ausführung
Total *b*	739,600	—	213,090	—		70,184	45	139,134	50	42,180	—	
Total *a*	739,150	—	296,781	65		212,019	60	293,981	05	—	—	
Total F *a* und *b*	1,478,750	—	509.871	65		282,204	05	433,115	55	42,180	—	

E. Wasserbau.

Budgetkredit X. G. 1—4.

Budget und Rechnung pro 1930 stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	450,000.—	450,206.94
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	8,200.—	7,626.05
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt.	75,000.—	53,254.46
4. Juragewässerkorrektion I, Äufnung des Schwellenfonds . .	40,000.—	40,000.—
Total	573,200.—	551,087.45

Es ist bereits unter Abschnitt D Strassenwesen auf die Unwetterkatastrophen des Jahres 1930 aufmerksam gemacht worden. Was dort in bezug auf die Budgetrubrik X. E. 3 gesagt worden ist, gilt auch für die Rubrik X. G. 1.

Die grossen Schäden, welche die Unwetter schon verursacht hatten, verlangten sofortiges Eingreifen zur Verhütung noch grösserer Schäden. Die Betroffenen sind schwer belastet worden, und es erschien als Pflicht des Staates, ihnen in weitgehendem Masse mit Subventionen entgegenzukommen. Beim Bund sind ebenfalls grösstmögliche Subventionen mit allem Nachdruck nachgesucht worden.

So ist denn auch die Anzahl der *neuen Bauobjekte* gegenüber dem Vorjahre naturgemäss ganz wesentlich gestiegen. Der Bund bewilligte an 18 neue Bauobjekte im Gesamtkostenbetrage von Fr. 1,949,332 Subventionsbeträge in der Höhe von Fr. 816,320. 35. Der Kanton seinerseits bewilligte an 25 Objekte mit einer Kostensumme von Fr. 2,234,940 Beiträge von insgesamt Fr. 589,511. 80.

Die Subventionsbeschlüsse bezüglich der durch die Unwetter des Berichtjahres notwendig gewordenen Gewässerkorrektionen fallen in das Jahr 1931.

Die *Gesamtverpflichtungen* des Kantons für noch nicht fertige Bauten betragen gemäss nachstehender Tabelle auf Ende 1930 bei einer totalen Kostenanschlagssumme von Fr. 23,442,966 und einer bewilligten Beitragssumme von Fr. 6,243,531 nunmehr Fr. 3,348,235. 20, d. h. rund Fr. 1,425,460 mehr als im Vorjahre.

In diesen Zahlen sind aber enthalten verschiedene Bauobjekte, welche vom Grossen Rat im Berichtjahr noch nicht bewilligt worden sind, die aber, weil dringend, schon 1930 in Angriff genommen werden mussten.

An den früher schon begonnenen Bauten wurde im Einvernehmen mit den Interessenten und dem eidgenössischen Oberbauinspektorat im Berichtjahre weiter gearbeitet. Eine Anzahl derselben wurde vollendet. Die nachstehende Tabelle gibt ein Bild über die bewilligten und in Ausführung begriffenen Bauten nebst deren Kosten.

Die Verpflichtungen des Bundes betragen bei einer Kostenanschlagssumme von Fr. 3,888,400 und einer Beitragsleistung von Fr. 1,595,360 auf Ende 1930 noch Fr. 475,293. 15.

Auch dem Unterhalt der ausgeführten Korrektionen wurde alle Aufmerksamkeit gewidmet. Leider muss immer wieder festgestellt werden, dass von seiten der Pflichtigen demselben mehr Sorgfalt geschenkt werden sollte.

Der in den Vorberichten erwähnte Gletscherabbruch an der Altels scheint zurzeit wieder vernarbt zu sein. Die Beobachtungen werden aber weiter geführt.

Juragewässerkorrektion.

a) Neuordnung. Im Jahre 1930 wurden die Verhandlungen mit dem Kanton Solothurn über die Konzessionierung des Kraftwerkes Luterbach weitergeführt, so dass der Konzessionsentwurf bereinigt und den Bewerbern, der Aare-Emmenkanal-Gesellschaft, zur Rückäusserung übergeben werden konnte. In den wesentlichen Punkten ist die Einigung mit den Organen der Gesellschaft erzielt.

Der Kanton Bern hatte es seinerzeit übernommen, für die Finanzierung der II. Juragewässerkorrektion dem Bundesrat einen Vorschlag einzureichen. Dieser Bericht wurde dem eidgenössischen Eisenbahndepartement gegen Ende des Jahres übergeben. Damit ist der Bund in der Lage, die einzelnen Kantone zur Besprechung des Finanzierungsvorschlages einzuladen, und wir hoffen, dass diese Verhandlungen möglichst bald zu einem guten Ende führen werden.

Die Gesamtkostensumme von 34 Millionen Franken soll im Laufe von 17 Jahren aufgebracht werden durch Beiträge des Bundes, der Kantone und der Kraftwerke, und zwar ist vorgesehen, diese Verteilung entsprechend dem Nutzen des Einzelnen vorzunehmen, wobei selbstverständlich ohne eine starke Hilfe des Bundes nicht auszukommen ist. Die vorgesehene Verteilung ergibt sich wie folgt:

	Jahresrate	Total
Bund	Fr. 1,123,000	Fr. 10,100,000
Waadt	» 71,000	» 1,195,000
Freiburg.	» 73,000	» 1,240,000
Neuenburg.	» 27,000	» 450,000
Bern	» 158,000	» 2,675,000
Solothurn	» 232,000	» 3,940,000
Kraftwerke	» 317,000	» 5,400,000
	Fr. 2,001,000	Fr. 34,000,000

Die vorgesehenen Jahresraten lassen erkennen, dass die Aufbringung der Summen für alle Beteiligten möglich sein wird.

Zur Durchführung der Juragewässerkorrektion muss zwischen dem Bund und den einzelnen Kantonen ein Staatsvertrag abgeschlossen werden zwecks Gründung einer Ausführungsgesellschaft. Der Entwurf zu diesem Vertrag ist im Finanzierungsvorschlag ebenfalls enthalten.

b) Unterhalt. Der Unterhalt der Kanäle und der Binnenkorrektion gibt zu Bemerkungen nicht Anlass. Die hiefür ausgegebene Summe beträgt Fr. 53,254. 46. Der Schwellenfonds stieg von Fr. 888,295. 49 auf Fr. 923,104. 14.

Die Ausführung der Entwässerung der Moosebene Hagneck-Hermrigen beschränkte sich im Berichtjahr auf den Bau des Stollens. Von der Seeseite her gingen die Arbeiten normal vor sich. Dagegen brachte das im offenen Schlitz auszuführende Teilstück auf der Moosseite ganz erhebliche Schwierigkeiten infolge der schlechten Untergrundverhältnisse. Das Bausystem musste infolge Vorkommens von Seeletten und Seekreide vollständig geändert werden, wodurch eine gewisse Verzögerung und auch eine finanzielle Mehrbelastung entstand. Der Stollen konnte aber auf 31. Dezember dem Betrieb übergeben werden.

Schwellenreglemente und Kataster. Vom Regierungsrate wurde genehmigt:

Die Revision des Schwellenkatasters der Gürbe Belp-Kehrsatz; Schwellenreglement und Kataster des Diessbaches und seiner Zuflüsse; die Giessenreglemente von Worben und Jens und der Perimeterplan des Ferrenbergbaches in Stettlen.

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

Der Dorfbach von Niederbipp mit Zuflüssen und der Bütschelbach in der Gemeinde Rüeggisberg.

Wasserbaupolizei. Gestützt auf die §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes bewilligte der Regierungsrat 11 Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentlicher Aufsicht stehender Privatgewässer; die Einführung von 2 Kanalisationsleitungen sowie eine Kiesgewinnungsanlage aus der Emme in Burgdorf.

Die Baudirektion erteilte 10 Bewilligungen für Holzflössungen, 6 für Einführung von Abwasserleitungen, 1 für die Hochspannungsleitung Bickigen-Bern und 2 für diverse kleinere Anlagen.

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 450,000.

Gegenstand	Devisierte Baukosten Fr.		Bewilligte Kantonsbeiträge Fr.		Datum der Beschlüsse	
a) Bauten des Staates.						
1. Aareschleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	5,700	—	5,700	—		
2. Verschiedene Kosten	—	—	—	—		
3. Emme längs dem Staatsgebiet, III. Sektion	—	—	6,000	—		
4. Brienzersee zwischen Brienz und Ebligen, Sicherungen	800	—	800	—	25. IV.	1930
5. Cornolbach in Cornol, Bachmauern	9,100	—	9,100	—	12. VIII.	1930
6. Sundgraben Beatenberg, Flügelmauer	1,000	—	1,000	—	10. V.	1930
7. Zuflüsse der Engstligen zwischen Frutigen und Adelboden	77,000	—	25,125	—	18. IX.	1922
8. Riedgraben bei Därligen, Verbauung.	26,000	—	7,800	—	noch nicht bewilligt	
9. Schwarzwasser, Wislisau-Graben, Uferschutz .	18,000	—	18,000	—	25. XI.	1930
10. Doubsverbauung, Champs Souboz	1,500	—	1,500	—	7. V.	1929
11. Kander bei der Spiezwilerbrücke, Uferschutzbauten	1,300	—	1,300	—	25. XI.	1930
12. Kander bei der Gwattbrücke, Uferschutzbauten	1,440	—	1,440	—	25. XI	1930
b) Bauten von Gemeinden mit Bundes- und Kantonsbeiträgen.						
13. Sagi Wydenbach, Stechelberg, Verbauung . .	6,400	—	1,600	—	13. VI.	1930
14. Hirscherengraben, Oberried, Ergänzungsprojekt	40,000	—	10,000	—	30. III.	1927
15. Engstligen und Allenbach, Adelboden, Verbauung, Projekt I.	266,000	—	66,500	—	8. IX.	1922
16. Engstligen und Allenbach, Adelboden, Verbauung, Projekt II	12,000	—	3,000	—	18. III.	1930
17. Kanderkorrektion Engstligen, Stegweid. . . .	1,150,000	—	345,000	—	13. I.	1910
18. Kapfbach, St. Stephan, Verbauung, Projekt II	60,000	—	15,000	—	26. VIII.	1927
19. Rothachen im Oberlauf.	100,000	—	20,000	—	2. V.	1924
20. Aare Thun-Uttigen, Ausbau.	65,100	—	13,020	—	3. VII.	1925
					29. II.	1928
21. Aerlenbach bei der Handegg, Verbauung . . .	62,000	—	10,400	—	1. IX.	1922
22. Lauenenbach zur Hohfluh, Verbauung, Projekt II	95,000	—	23,750	—	17. IV.	1928
23. Alpbach, Meiringen, Verbauung, Projekt III .	54,000	—	10,800	—	6. VI.	1923
24. Hasle-Aare Meiringen-Brienz, Unterhalt. . . .	13,200	—	4,400	—	noch nicht bewilligt	
25. Wärgistalbach Grindelwald, Verbauung, Projekt II	110,000	—	22,000	—	6. X.	1922
26. Lütschinekorrektion Stechelberg-Lauterbrunnen	172,000	—	43,000	—	15. V.	1929
27. Saxetenbach zu Wilderswil	90,000	—	22,500	—	19. XII.	1930
28. Lombach im Oberlauf, Verbauung, Projekt XIV	100,000	—	25,000	—	16. V.	1928
29. Fitzligraben, Beatenberg, Verbauung	78,000	—	19,500	—	3. IX.	1930
30. Engstligen zu Frutigen, Verbauung, ProjektIV	140,000	—	35,000	—	16. V.	1928
31. Leimbach zu Frutigen, Verbauung, Projekt IV	90,000	—	22,500	—	3. X.	1925
32. Wetterbach zu Kandersteg, Verbauung. . . .	100,000	—	25,000	—	28. VIII.	1925
33. Bunderbach zu Kandergrund, Verbauung, Projekt II	120,000	—	36,000	—	3. IV.	1916
34. Bunderbach zu Kandergrund, Verbauung, Projekt III	145,000	—	43,500	—	23. XI.	1922
35. Schlundbach zu Wengi, Verbauung Unterlauf, Projekt IV	120,000	—	40,000	—	22. IX.	1913
Übertrag	3,330,540	—	935,235	—		

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 Fr. 450,000.

Zahlungen pro 1930				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1930				Bemerkungen
Bund		Kanton		Auf Grund der Bewilligungen		Auf Grund der ausgeführten Bauten		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
—	—	5,680	10	—	—	—	—	
*) 4,357	45	9,269	49	—	—	—	—	*) Einnahmen
784	45	6,000	—	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	779	15	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	9,102	30	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	790	35	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	14,993	60	—	—	—	—	In Ausführung
—	—	561	50	—	—	—	—	Projektkosten
—	—	18,216	45	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	768	80	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	—	—	1,300	—	1,300	—	In Ausführung
—	—	—	—	1,440	—	1,440	—	In Ausführung
—	—	—	—	1,600	—	1,600	—	Ausgeführt
—	—	3,500	—	2,449		2,449	—	Ausgeführt
1,035	30	9,892	15	—	—	—	—	Restzahlungen
3,357	80	—	—	1,857	—	1,857	—	Ausgeführt
5,592	—	15,203	95	14,020	75	14,020	75	Ausgeführt
						*) 5,600	—	*) Bundesbeitrag
—	—	65	—	3,810	70	3,810	70	Ausgeführt
4,728	—	3,400	—	4,600	—	4,600	—	Ausgeführt
—	—	3,460	—	1,944	05	1,944	05	Ausgeführt
—	—	—	—	—	—	—	—	Arbeit zurzeit eingestellt
7,520	—	7,799	50	15,950	50	12,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	4,239	05	—	—	Arbeit zurzeit eingestellt
—	—	—	—	4,400	—	—	—	Pflichtteil
—	—	—	—	2,195	35	—	—	Zurzeit eingestellt
19,000	—	12,186	40	26,834	75	12,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	22,500	—	—	—	In Ausführung
14,200	—	9,217	10	15,665	90	13,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	19,500	—	—	—	In Ausführung
8,924	—	300	—	31,700	—	10,000	—	In Ausführung
—	—	2,400	—	5,030	90	4,000	—	In Ausführung
—	—	300	—	4,863	55	1,700	—	In Ausführung
—	—	—	—	11,261	95	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	1,900	—	28,497	75	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	3,868	15	—	—	Zurzeit eingestellt
65,141	55	135,785	84	229,529	35	91,321	50	

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 450,000 (Fortsetzung

Gegenstand	Devisierte Baukosten Fr.		Bewilligte Kantonsbeiträge Fr.		Datum der Beschlüsse
Übertrag	3,330,540	—	935,235	—	
36. Heitibach zu Wengi, Verbauung Unterlauf, Proj. IV	125,000	—	41,667	—	21. V. 1917
37. Gunggbach zu Wengi, Verbauung Unterlauf, Proj. IV	125,000	—	41,700	—	3. IV. 1916
38. Erlibach im Kiental, Projekt II	40,000	—	16,000	—	20. XI. 1911
39. Turbach bei Gstaad, Verbauung, Projekt II .	110,000	—	27,500	—	14. V. 1923
40. Kalberhönibach Saanen, Verbauung, Projekt II	100,000	—	25,000	—	27. V. 1927
41. Simme zu Boltigen, Lehn-Mattensäge.	120,000	—	30,000	—	13. V. 1930
42. Jaunbach Abländschen, Verbauung	26,000	—	7,800	—	30. XII. 1930
43. Simme, Laubegg und Garstattviadukt, Verbauung	140,000	—	35,000	—	24. II. 1931
44. Simme Erlenbach-Oey, Korrektion	125,000	—	37,500	—	17. V. 1920
45. Feissibach Niederstocken, Verbauung.	175,000	—	43,750	—	18. IX. 1930
46. Fallbach Blumenstein, Verbauung Unterlauf .	339,000	—	84,750	—	18. IX. 1930
47. Fallbach Blumenstein, Verbauung Oberlauf . .	398,000	—	99,500	—	18. IX. 1930
49. Grünbach zu Merligen, Verbauung	80,000	—	20,000	—	20. XI. 1923
50. Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	52,000	—	15,600	—	19. IX. 1911
51. Aare im Schwäbis Thun, Stauwehrunterhalt. .	6,000	—	2,000	—	31. XII. 1930
52. Innerer Seitenbach in Lenk, Verbauung, Proj I.	147,000	—	29,400	—	13. XI. 1930
53. Lauibach zu Willigen, Verbauung, Projekt II. .	48,000	—	12,000	—	12. XII. 1927
54. Glütschbachkorrektion in Reutigen.	250,000	—	—	—	17. V. 1929
55. Hölzlibach Pohlern, Verbauung, Projektaufnahme . ,	—	—	—	—	—
56. Engebach Pohlern, Verbauung, Projektaufnahme	—	—	—	—	—
57. Hilterfingen, Dorfbach, Verbauung.	19,000	—	3,800	—	14. X. 1927
58. Kanderkorrektion im Oberaugand, Ergänzungen	25,500	—	5,100	—	1. III. 1927
59. Hasliaare Meiringen-Brienz, Unterhalt	11,100	—	3,700	—	2. IV. 1929
60. Kirrelkorrektion in Oey-Diemtigen.	55,000	—	13,750	—	noch nicht bewilligt
61. Reichenbach in Reichenbach, Verbauung, Projekt II .	100,000	—	25,000	—	1. VII. 1930
62. Eistlenbach Hofstetten, Verbauung.	130,000	—	30,000	—	27. VI. 1930
63. Bachlibach im Kiental, Verbauung.	16,000	—	4,000	—	10. II. 1925
64. Aare im Schwäbis Thun, Korrektion.	78,000	—	15,600	—	29. V. 1923
65. Kanderkorrektion Marchstein Kien, Projekt III	980,000	—	245,000	—	24. II. 1931
66. Englerbach zu Meiringen	33,000	—	8,250	—	17. X. 1919
67. Simmekorrektion Oey-Porte	1,300,000	—	325,000	—	III. 1931
68. Engstligen und Allenbach Adelboden, Projekt III . .	1,078,000	—	269,500	—	24. II. 1931
69. Innerer Seitenbach in Lenk, Projekt II . . .	1,020,000	—	255,000	—	24. II. 1931
70. Lütschine, Verbauung im Sandweidli.	80,000	—	20,000	—	nur vom Bund bew.
71. Saxetenbach im Oberlauf, Projekt V.	33,000	—	8,250	—	noch nicht bewilligt
72. Kander im Oberaugand, Ergänzungen, Projekt II	20,000	—	4,000	—	noch nicht bewilligt
73. Aarekorrektion Dählhölzli-Bodenacher	260,000	—	52,000	—	13. XI. 1923/8. II. 1924
74. Aare Schützenfahr Elfenau, permanente Schwellenbauten	—	—	5,843	80	20. XI. 1930
75. Dorfbach-Verbauung Münsingen-Tägertschi . .	19,000	—	3,800	—	9. V. 1928
76. Aarekorrektion Gürbe-Dählhölzli, Nachsubvention . .	150,000	—	38,000	—	9. VIII. 1918
77. Aarekorrektion Thalmatten-Saanemündung . .	490,000	—	98,000	—	12. V. 1924
78. Tiefengraben, Verbauung Gurnigel	90,000	—	31,500	—	3. III. 1916
79. Gürbe im Gebirge, Rutschungen Zigerhubel. .	30,000	—	30,000	—	30. III./21.-30. I. 1922
80. Gürbekorrektion Belp-Aare, Projekt II. . . .	99,300	—	19,860	—	17. VIII. 1923
81. Gürbekorrektion Pfandersmatt-Belp, Vollendungsarbeiten	61,000	—	12,200	—	16. V. 1928
82. Gürbeverbauung im Gebirge.	420,000	—	105,000	—	11. IX. 1930
83. Dürrbach bei Bowil, Verbauung.	120,000	—	30,000	—	19. I. 1920
84. Groppbach in der Gemeinde Bowil, Verbauung	46,000	—	11,500	—	17. IV. 1928
85. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane, Ergänzungsbauten	600,000	—	162,000	—	17. XII. 1928
Übertrag	13,100,440	—	3,340,055	80	

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 450,000 (Fortsetzung).

Zahlungen pro 1930				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1930				Bemerkungen
Bund		Kanton		Auf Grund der Bewilligungen		Auf Grund der ausgeführten Bauten		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
65,141	55	135,785	84	229,529	35	91,321	50	
—	—	—	—	6,379	40	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	27,349	25	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	7,483	55	—	—	Zurzeit eingestellt
2,166	—	3,640	05	16,204	75	5,937	55	In Ausführung
—	—	—	—	18,867	15	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	142	35	29,857	65	10,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	7,800	—	3,878	15	In Ausführung
—	—	—	—	35,000	—	25,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	30,393	80	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	359	—	43,391	—	10,000	—	In Ausführung
—	—	11,211	15	73,538	85	60,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	99,500	—	40,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	12,600	—	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	1,150	—	1,900	—	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	2,000	—	2,000	—	Pflichtteil
13,641	25	12,934	30	—	—	—	—	Restzahlungen
6,440	80	—	—	—	—	—	—	Restzahlung
21,854	—	—	—	—	—	—	—	Aus landwirtschaftl. Krediten subventioniert
—	—	596	45	—	—	—	—	Aus landwirtschaftl. Krediten subventioniert
—	—	373	55	—	—	—	—	Aus landwirtschaftl. Krediten subventioniert
—	—	2,581	30	—	—	—	—	Restzahlung
7,650	—	5,100	—	—	—	—	—	Restzahlungen
—	—	3,699	—	—	—	—	—	Abgerechnet
—	—	112	50	13,637	50	3,750	—	In Ausführung
—	—	36	50	24,963	50	—	—	Noch nicht angefangen
—	—	—	—	30,000	—	—	—	Noch nicht angefangen
—	—	—	—	4,000	—	—	—	Noch nicht angefangen
—	—	—	—	15,600	—	—	—	Noch nicht angefangen
—	—	2,500	—	242,500	—	—	—	In Ausführung
3,467	—	5,840	20	—	—	—	—	Restzahlungen
—	—	1,079	80	323,920	20	30,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	269,500	—	65,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	255,000	—	50,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	20,000	—	5,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	8,250	—	5,000	—	In Ausführung
—	—	—	—	4,000	—	—	—	In Ausführung
—	—	—	—	3,760	85	—	—	Zurzeit keine Arbeiten
—	—	—	—	5,843	80	5,843	80	Ausgeführt
1,413	—	2,837	15	882	85	882	85	Ausgeführt
—	—	—	—	18,117	35	—	—	Zurzeit keine Arbeiten
—	—	5,000	—	14,000	—	4,600	—	Zurzeit keine Arbeiten
—	—	—	—	18,381	40	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	16,185	60	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	313	55	5,206	45	—	—	Zurzeit keine Arbeiten
8,515	—	3,000	—	2,720	—	2,249	40	In Ausführung
30,352	—	15,018	20	88,841	80	704	45	In Ausführung
—	—	733	20	7,100	—	3,174	35	In Ausführung
—	—	—	—	10,539	45	794	15	In Ausführung
11,702	—	10,999	30	136,014	65	5,467	30	In Ausführung
172,342	60	225,043	39	2,180,760	15	430,603	50	

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 450,000 (Schluss).

Gegenstand	Devisierte Baukosten Fr.		Bewilligte Kantonsbeiträge Fr.		Datum der Beschlüsse
Übertrag	13,100,440	—	3,340,055	80	
86. Steinengraben, Verbauung, Bowil	327,000	—	81,750	—	14. V. 1929
87. Diessbach und Zuflüsse, Verbauung	310,000	—	69,500	—	14. V. 1929
88. Ferenbergbach Stettlen, Verbauung	55,000	—	11,000	—	23. X. 1928
89. Aare Schützenfahr Elfenau, permanente Schwellenbauten	—	—	9,558	20	20. IV. 1928
90. Jassbach, Verbauung	113,000	—	—	—	nur vom Bund bew.
91. Schwarzwasser, Verbauung in den Stössen, Rüschegg	200,000	—	50,000	—	11. IX. 1930
92. Biberzenbach, Gemeinde Rütti bei R., Verbauung	27,000	—	6,750	—	30. I. 1931
93. Gutenbrünnenbächlein Kaufdorf, Verbauung	6,700	—	16,750	—	noch nicht bewilligt
94. Bütschelbach bei Rüeggisberg	107,000	—	26,750	—	noch nicht bewilligt
95. Aare beim Stauwehr Niederried, Korrektion	237,000	—	47,400	—	16. V. 1928
	—	—	—	—	
96. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	830,000	—	281,500	—	20. I. 1908
97. Ufersicherung Bielersee, Vinelz, Lüscherz	250,000	—	143,167	—	24. XI. 1927
	—	—	—	—	
98. Hagneck-Hermrigen, Moosebene, Entwässerung	1,100,000	—	275,000	—	1. II. 1928
89. Emmekorrektion Kemmeriboden, Kantonsgrenze	4,157,700	—	1,347,094	—	Verschiedene
100. Grünekorrektion, Gemeinde Lützelflüh	135,000	—	33,750	—	18. IX. 1922
101. Hornbach, Verbauung Wasen	105,000	—	31,500	—	26. IX. 1910
102. Kurzeneigraben, Verbauung Wasen-Hintersattel	125,000	—	37,500	—	26. VI. 1913
103. Zinggengraben, Verbauung, Trub	70,000	—	21,000	—	21. XI. 1921
104. Trub und Zuflüsse, Gemeinde Trub, Verbauung	183,000	—	45,750	—	16. XII. 1921
105. Ortbachgraben, Gemeinde Trub, Verbauung	43,000	—	12,500	—	16. II. 1921
106. Langetenkorrektion Huttwil	127,100	—	25,420	—	3. III. 1925
107. Hühnerbach und Knubelgraben, Langnau, Verbauung	21,000	—	4,200	—	16. XII. 1925
108. Gohlgraben, Gemeinde Langnau, Verbauung	150,000	—	30,000	—	21. XII. 1927
109. Limpachkorrektion	600,000	—	100,000	—	10. XI. 1926
110. Ilfisgraben, Gemeinde Langnau, Verbauung	67,000	—	13,400	—	2. II. 1928
111. Seltenbach, Gemeinde Trub, Verbauung	120,000	—	30,000	—	9. X. 1928
112. Twärengraben, Gemeinde Trub, Verbauung	120,000	—	30,000	—	9. X. 1928
113. Gräbli und Löffelgraben, Gemeinde Langnau, Verbauung	25,000	—	5,000	—	4. I. 1929
114. Grüne, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	120,000	—	24,000	—	30. VII. 1929
115. Hübeli und Ziegelhüttengraben, Langnau, Verbauung	25,000	—	5,000	—	11. I. 1929
116. Schützengraben zu Langnau, Verbauung	77,000	—	15,400	—	7. XI. 1930
117. Winkel- oder Bähnligraben, Signau, Verbauung	62,000	—	15,500	—	6. I. 1931
118. Aarekorrektion in Wangen a. A.	26,200	—	6,200	—	10. XII. 1927/20. VII. 1928
119. Trubverbauung, Sicherungsarbeiten bei Ölebrücke	2,526	—	2,526	—	15. VII. 1929
120. Ilfis, Korrektion und Verbauung Emmenmatt-Kröschenbrunnen	120,000	—	—	—	noch nicht bewilligt
121. Emme Schangnau, Limnigraphenstation Bächleren	3,000	—	1,500	—	11. III. 1930
122. Rochesbach zu Roches, Korrektion	38,000	—	9,500	—	17. X. 1919
123. Allainekorrektion in Pruntrut	14,000	—	2,800	—	20. XI. 1928
124. Lüsselkorrektion in Brislach	14,000	—	2,800	—	29. VII. 1927
125. Birskorrektion in Laufen	29,000	—	5,800	—	5. XI. 1929
126. Vendlinkorrektion in Bonfol	131,000	—	24,380	—	Verschiedene
127. Allainekorrektion in Pruntrut, Ergänzung	9,000	—	1,800	—	6. I. 1931
Total	23,442,966	—	6,243,531	—	

Wasserbauten. Budgetkredit X. G. 1 von Fr. 450,000 (Schluss).

Zahlungen pro 1930				Verpflichtungen des Kantons auf Ende 1930				Bemerkungen
Bund		Kanton		Auf Grund der Bewilligungen		Auf Grund der ausgeführten Bauten		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	
172,342	60	225,043	39	2,180,760	15	430,603	50	
38,750	—	20,000	—	28,884	80	26,893	91	In Ausführung
—	—	4,000	—	55,500	—	3,800	—	In Ausführung
—	—	—	—	11,000	—	9,000	—	In Ausführung
—	—	3,894	50	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	—	—	—	—	—	—	Zurzeit eingestellt
—	—	—	—	50,000	—	—	—	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	6,750	—	—	—	Noch nicht begonnen
—	—	—	—	16,750	—	—	—	In Ausführung
—	—	—	—	26,750	—	—	—	In Ausführung
26,520	—	13,186	10	14,095	40	—	—	In Ausführung
*) 806	15	—	—	—	—	—	—	*) Andere Einnahmen
—	—	1,742	90	—	—	—	—	Restzahlung
134	70	3,145	40	58,475	—	30,800	—	In Ausführung
*) 5,700	—	—	—	—	—	—	—	*) Andere Einnahmen
—	—	80,000	—	195,000	—	—	—	In Ausführung
72,800	—	49,057	35	474,791	25	72,504	70	In Ausführung
—	—	1,434	15	8,135	30	—	—	In Ausführung
2,500	—	2,700	—	12,632	75	7,300	—	In Ausführung
—	—	2,100	—	25,699	35	3,500	—	In Ausführung
—	—	—	—	10,950	10	—	—	Zurzeit keine Bauten
9,300	—	3,240	50	14,942	35	5,552	—	In Ausführung
—	—	—	—	4,227	20	—	—	Zurzeit keine Arbeiten
—	—	1,653	70	1,072	55	—	—	Zurzeit keine Arbeiten
2,300	—	—	—	1,802	—	1,152	60	In Ausführung
—	—	3,424	—	6,359	—	6,359	—	Ausgeführt
50,000	—	31,681	75	20,249	—	—	—	Zurzeit keine Arbeiten
5,877	35	1,000	—	313	05	—	—	Ausgeführt
4,900	—	3,535	35	19,064	65	99	90	In Ausführung
3,500	—	3,739	20	19,160	80	2,393	80	In Ausführung
—	—	—	—	5,000	—	1,602	10	In Ausführung
—	—	3,216	75	21,400	—	1,624	—	In Ausführung
—	—	1,000	—	3,900	—	1,300	—	In Ausführung
—	—	—	—	15,400	—	—	—	In Ausführung
—	—	—	—	15,500	—	—	—	In Ausführung
—	—	—	—	6,200	—	—	—	In Ausführung
1,207	80	—	—	—	—	—	—	Abgerechnet
—	—	68	—	—	—	—	—	In Ausführung
—	—	3,000	—	—	—	—	—	Ausgeführt
—	—	—	—	6,510	50	—	—	Zurzeit eingestellt
3,857	05	2,800	—	—	—	—	—	Abgerechnet
—	—	—	—	1,000	—	1,000	—	In Ausführung
—	—	2,000	—	3,800	—	3,800	—	In Ausführung
618	—	2,000	—	4,360	—	4,360	—	In Ausführung
—	—	—	—	1,800	—	—	—	In Ausführung
394,607	50	468,663	04	3,348,235	20	613,645	51	

F. Wasserrecht- und Wasserwirtschaft.

Am 16. November 1930 verstarb Herr Professor Dr. K. Geiser, der langjährige Leiter des Wasserrechtsamtes, worüber eingangs berichtet worden ist.

Der Hinscheid von Prof. Geiser sowie die grossen Wasserkatastrophen liessen die Frage des weitern Ausbaues der Wasserbauorganisation in den Vordergrund treten. Die bezüglichen Vorbereitungen sind bereits an Hand genommen worden.

Konzessionen für grössere Wasserwerke wurden auch im Jahre 1930 nicht erteilt. Vermehrt haben sich dagegen die Verzichte auf kleinere Konzessionen.

Die Bauarbeiten am Kraftwerk Oberhasli machen gute Fortschritte. Der Betonierbetrieb musste infolge starker Schneefälle und der tiefen Temperatur am 24. Oktober eingestellt werden. Die Spitallammsperre wurde bis Kote 1905 aufgemauert und es fehlen in der Höhe nur noch 9,3 m entsprechend einer Kubatur von 23,000 m³. An der Seeufereggsperre ist die Mauerung mit Ausnahme eines kurzen Stückes gegen das rechte Widerlager hin und der Saugüberfälle beim linken Widerlager bis zur Krone gediehen. Es fehlen noch rund 6000 m³ Beton und Mauerwerk. Die Mauerung wird bei beiden Sperren im Jahre 1931 vollendet werden können, jedoch wird mit dem Schliessen der Fugen wahrscheinlich bis zum Jahre 1932 gewartet werden müssen.

Der Grimselsee wurde im Spätherbst 1930 bis Kote 1894 gefüllt, so dass es möglich war, im Winter 1930/31 eine ganz erhebliche Kraftmenge abzugeben. Im Jahre 1930 konnten in Innertkirchen schon 68,579,815 KWh abgegeben werden.

Die Gelmerseemauer zeigte ganz normales Verhalten. Dasselbe gilt für die Stollen. Im Druckschacht sind im Frühjahr 1930 noch einige Ergänzungsarbeiten ausgeführt worden, welche sich bewährt haben. Im Kraftwerk Handeck sind nun alle 4 Maschinen mit zusammen 120,000 PS mit der gesamten zugehörigen elektrischen Installation montiert.

Das Baukraftwerk Gelmer, welches zur Versorgung der verschiedenen Baustellen mit Energie diente, ist auf Ende 1930 ausser Betrieb gesetzt worden.

Die Projekte für die Ausnützung des Gefälles von der Handeck bis Innertkirchen sind von Experten geprüft worden. Diese haben ihr umfangreiches Gutachten im November 1930 abgegeben. Die Projekte der KWO werden darin im allgemeinen gutgeheissen und die Experten erkennen mit den KWO auch die Vorteile des Ausbaues in einer Stufe, statt in zwei, wie es in den Konzessionen vorgesehen ist. Dieser Ausbau bringt gegenüber der zweistufigen Lösung eine wesentliche Verbilligung der Energie. Es ist eine Frage der Absatzmöglichkeit, wie rasch nun an den weitern Ausbau geschritten werden kann.

Für die Thuner- und Brienzerseeregulierung wurde von den Kraftwerken die Nutzensberechnung durchgeführt. Ebenso sind die Verhandlungen über die Erstellung eines einheitlichen Werkes in Interlaken weitergeführt worden, so dass voraussichtlich im Jahre 1931 die Frage der Finanzierung untersucht werden kann.

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1930.

Budgetverwendungen pro 1930	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	175,625	—	182,662	70	7,037	70	—	—
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	161,140	—	168,593	75	7,453	75	—	—
C. Staatsgebäude, Unterhalt	605,000	—	638,347	50	33 347	50	—	—
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	1,200,000	—	1,258,699	25	58,699	25	—	—
E. Strassenunterhalt	3,372,200	—	4,470,491	88	1,098,291	88	—	—
F. Strassenbauten und Korrektionen .	250,000	—	282,204	05	32,204	05	—	—
G. Wasserbauten	498,200	—	497,832	99	—	—	367	01
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	51,590	—	50,643	03	—	—	946	97
I. Vermessungswesen	124,930	—	139,041	10	14,111	10	—	—
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen .	53,700	—	57,051	88	3,351	88	—	—
Total	6,492,385	—	7,745,568	13	1,254,497	11	1,313	98
					Mehrausgaben		1,253,183	13

Infolge Wasserschaden Fr. 1,027 000. —, Mehrkosten der Strassenbrücke Felsenau - Bremgarten Fr. 32,200. —, Verwendung der Reserve für Hochbaukredite Fr. 100,000. —, Erhöhung Budgetkredit X. E. 5, Fr. 15,000. —, Erstellung von Kartensammlungen durch das Vermessungsamt Fr. 10,334. —, Internationaler Rundflug 1930 Fr. 2,500. —, Mehrbesoldungen der Beamten, Angestellten und Wegmeister infolge Besoldungsrevision (Dekret vom 20. November 1929) ca. Fr. 75,000. —.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Irrenanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	290,665	60	11,991	—	278,674	60 [1]
Automobilsteuer	3,000,000	—	4,351,827	25	398,807	55 [2]	3,953,019	70
Benzinzollertrag	—	—	1,210,640	—	58,174	20 [3]	1,152,465	80
Juragewässerkorrektion.	75,000	—	53,254	46	5,156	60 [4]	48,097	86
Total	5,075,000	—	5,906,387	31	474,129	35	5,432,257	96

[1]) Infolge der Bauarbeiten an der Wasserversorgung Bellelay im Betrage von Fr. 100,348, 80
[2]) und [3]) Einnahmen aus Beiträgen von Gemeinden und Beteiligten an Pflästerungen und Teerungen in Ortsdurchfahrten.
[4]) Einnahmen aus Grasraub auf den Kanalböschungen usw.

Spezialrubriken.	Stand am 1. Januar 1930		Neue Vorschüsse pro 1930		Amortisation pro 1930		Stand am 31. Dez. 1930	
	Fr.	Rp.	Fr	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Obligatorische Unfallversicherung	24,982	09	59,455	80	48,248	05	36,189	84
2. Kautionen	+ 17,127	30	7,384	50	6,942	50	+ 16,685	30
3. Wohlen, Pfarrhaus, Neubau	+ 21,180	10	72,567	90	52,768	55	+ 1,380	75
4. Bern, Chirurgische Klinik, Neu- und Umbauten	126,800	20	517,861	25	560,000	—	84,661	45
5. Bern, Hochschulinstitute, Neubauten	+ 74,393	70	1,164,836	40	200,260	—	890,182	70
6. Bern, Inselspital, Otolaringologisches Institut, Erweiterung	4,000	—	—	—	4,000	—	—	—
7. Bern, Kanton, Heil- und Pflegeanstalten, Möblierung	—	—	13,930	—	—	—	13,930	—
8. Bern, Bureauverlegung der kantonalen Verwaltung	+ 1,185	85	29,192	60	28,006	75	—	—
9. Bellelay, Staatsdomäne, Wasserversorgung	+ 102,000	—	—	—	—	—	+ 102,000	—
10. Münsingen, Heil- und Pflegeanstalt, Wohnungseinbau alte Käserei	—	—	8,036	60	—	—	8,036	60
11. Thun, Schloss, Umbauten	—	—	84,299	75	90,000	—	+ 5,700	25
12. Hochbau, 10 verschiedene Bauten	+ 70,911	55	66,670	25	—	—	+ 4,241	30
13. Delsberg, landwirtschaftliche Schule, Direktorhaus, Wiederaufbau	+ 1,343	40	108	60	—	—	+ 1,234	80
14. Hochbau, 25 verschiedene Bauten	+ 100,481	15	71,061	15	6,560	—	+ 35,980	—
15. Brüttelen, Erziehungsheim für Mädchen (Aebiheim), Neu- und Umbauten	+ 120,858	60	259,956	10	—	—	139,097	50
16. Bern, Stiftgebäude und Tscharnerhaus, Änderungen	+ 34,500	—	19,201	40	—	—	+ 15,298	60
17. Riggisberg, Hausmattern, Alpgebäude, Umbau	6,539	40	6,788	50	7,718	85	5,609	05
18. Oeschberg, Fruchtscheune und Schweinestall, Neubau	+ 14,454	70	14,454	70	—	—	—	—
19. Bern, Botanischer Garten, neues Pflanzenhaus	+ 21,902	10	21,902	10	—	—	—	—
20. Bern, Militäranstalten, Herstellungsarbeiten	—	—	13,316	10	—	—	13,316	10
21. Weissenbühl, Salzmagazin, Warenaufzug	6,035	25	3,372	10	9,407	35	—	—
22. Aarwangen, Erziehungsheim für Mädchen, Umbauten	—	—	—	—	70,000	—	+ 70,000	—
23. Vermessungswerke, Bundessubvention	+ 1,300	—	183,736	55	182,436	55	—	—
24. Triangulation IV. Ordnung	+ 9,840	80	9,840	80	—	—	—	—
25. Vermessungswerke, Feuerversicherung	+ 11,000	—	+ 1,000	—	—	—	+ 12,000	—
26. St. Ursanne-Tariche-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	36,533	35	36,533	35	—	—
27. Verschiedene Notstandsgeschäfte	+ 9,765	—	—	—	—	—	+ 9,765	—
28. Reichenbach-Kiental-Strasse, Korrektion	—	—	—	—	9,000	—	+ 9,000	—
29. Juragewässerkorrektion, Ausbau	279,803	71	—	—	100	—	279,703	71
30. Schiffahrtskontrollgebühren	186	90	9,618	80	9,540	35	265	35
31. Bern, Thun- und Seftigenstrasse, Abtretung	32,000	—	—	—	8,000	—	24,000	—
	480,347	55	2,674,125	30	1,329,522	30	1,494,992	30
Abzüglich Aktivposten	+ 612,244	25	+ 1,000	—	—	—	+ 283,286	—
	+ 131,896	70	2,673,125	30	1,329,522	30	1,211,706	30

II. Vermessungswesen.

A. Allgemeines.

Am 26. Februar 1930 erliess der Grosse Rat das schon im Jahresbericht pro 1929 vorbesprochene Dekret zur Förderung der Grundbuchvermessung.

Dieses Dekret ist unterm 7. April 1930 vom Bundesrat genehmigt worden.

Die wirksamste Förderung der Grundbuchvermessung besteht darin, dass den Gemeinden die Finanzierung erleichtert wird.

Die Gemeinden des Oberlandes, die noch immer keine Vermessungen besitzen, erhalten für die Durchführung der Vermessung und der Vermarkung vom Staate Vorschüsse. Soweit die Vorschüsse durch die Bundes- und Staatsbeiträge nicht gedeckt sind, müssen sie von den Gemeinden zurückerstattet werden. Da aber die Bundessubvention an die Vermessungswerke 70—80 % beträgt, der Bund überdies für die Vermarkung in den Gebirgsgegenden 30 % und der Staat 20 % leisten, so ist der von den Gemeinden zu amortisierende Betrag nicht mehr erheblich und da zudem die Rückzahlung zinslos in 10 Jahresraten erfolgen kann, so ist es jeder Gemeinde möglich, das Werk zu schaffen. Die Gemeinden sind nach Dekret verpflichtet, schon vorgängig der Vermessung einen Fonds anzulegen und zu äufnen.

Der Jura geniesst, wie früher schon mitgeteilt wurde, die Vorteile dieser Vorschüsse seit beinahe 100 Jahren, indem solche durch Dekret von 1838 und 1845 ermöglicht worden sind. Diese Einrichtung hat sich gut bewährt. Die jurassischen Vermessungswerke werden gegenwärtig durch Umarbeitung für die Zwecke des Grundbuches hergerichtet, wofür ebenfalls Bundesbeiträge gewährt werden. Damit wird die Amortisation der vom Staat vorgeschossenen Beträge erleichtert und beschleunigt.

Die Gemeinden im mittleren Kantonsteil haben seit dem Inkrafttreten des Gesetzes über das Vermessungswesen von 1867 ihre Vermessungswerke in eigenen Kosten durchgeführt. Um diese Operate den Anforderungen des Grundbuches anzupassen, wurden an denselben seit 1912 ebenfalls Ergänzungsarbeiten ausgeführt, die auch der Bundessubvention teilhaftig sind. Es fehlen auch hier, wie im Jura, Übersichtspläne, d. h. topographische Pläne, die den neuen eidgenössischen Vorschriften entsprechen. Um den Gemeinden des mittleren Kantonsteils ihre Aufgaben im Vermessungswesen ebenfalls zu erleichtern, wurde im neuen Dekret verfügt, dass allen denen, die ihre Vermessungswerke seinerzeit ohne Staatsvorschüsse erstellt haben, die Erstellung des topographischen Übersichtsplanes abgenommen werde. Der Staat trägt hierzu die Kosten, soweit sie durch den Bundesbeitrag nicht gedeckt sind. Das ist ein gerechter Ausgleich gegenüber den Vorteilen, die der Jura seit langem geniesst und die dem Oberland mit dem neuen Dekret gegeben werden.

Die Vervielfältigung der topographischen Übersichtspläne soll in zusammensetzbaren Karten im Massstab 1:10,000 geschehen und die daherigen Kosten, soweit sie durch Bundesbeiträge nicht gedeckt sind, übernimmt für das ganze Kantonsgebiet ebenfalls der Staat. Wo aber für besondere Zwecke, z. B. Überbauung von Baugebiet usw. über ganze Gemeinden oder Gemeindeteile, Übersichtspläne in grösserem Massstab (z. B. 1 : 5000) wünschbar sind, haben die Gemeinden die Reproduktionskosten, soweit sie nicht durch Bundesbeiträge gedeckt sind, selbst zu tragen.

So hat das grossrätliche Dekret über die Förderung der Grundbuchvermessung die Grundlagen geschaffen, die es ermöglichen werden, im Oberland die Vermarkung des Grundeigentums durchzuführen und die Vermessungswerke zu erstellen, in den übrigen Gebieten des Kantons die vorhandenen Vermessungswerke zu ergänzen, den neuen eidgenössischen Vorschriften anzupassen und damit den Anforderungen des Grundbuches dienstbar zu machen. Es bietet allen Landesteilen angemessene Vorteile und sichert die Erfüllung des Vermessungsprogramms im Rahmen der eidgenössischen und kantonalen Gesetzesbestimmungen.

Die Zeit seit dem Inkrafttreten des Dekretes ist noch zu kurz, um über seine Auswirkung schon berichten zu können.

B. Neue gesetzliche Erlasse.

Ausser dem oben besprochenen Dekret zur Förderung der Grundbuchvermessung seien hier noch die Weisungen des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 25. Juni 1930 über die Vervielfältigung des Übersichtsplanes bei Grundbuchvermessungen erwähnt. Diese Weisungen werden ergänzt durch Muster-Zeichnungsvorlagen. Es kann festgestellt werden, dass die bereits von uns vorgesehene Reproduktionsart den Bestimmungen dieser Weisungen entspricht.

C. Grenzbereinigungen.

1. Schweizergrenze Bern-Frankreich. An einzelnen Stellen wurden beschädigte oder umgestürzte Grenzsteine wieder aufgerichtet. Beschädigungen kommen hauptsächlich in den Grenzstrecken, die im Wald verlaufen vor und sind meist die Folge von Unachtsamkeit beim Holzfällen oder bei Transporten.

2. Kantonsgrenze Bern-Solothurn. Für die allgemeine Grenzbereinigung fehlen auf solothurnischer

Seite noch die Nachträge auf den Grenzplänen. Erst wenn diese eingetragen sind, können weitere Verhandlungen über die zu ergreifende Massnahme erfolgen.

Wir bestätigen unsere Bemerkungen vom letzten Jahre, wonach eine befriedigende Bereinigung der Grenzverhältnisse zwischen den beiden Nachbarkantonen, nicht in erster Linie eine technische, sondern eine rechtliche Frage ist. Den technischen Arbeiten gehen die bezüglichen Verhandlungen der Grundbuchbehörden voraus. Die technische Durchführung der Grenzverlegung bietet keine Schwierigkeiten, aber sie erfordert bedeutende finanzielle Mittel.

Die im Jahre 1929 begonnenen Arbeiten für die Grenzverlegung in den neuen Limpachkanal, von der Brittern-Limpach-Brücke bis Kräyligen, wurden im Berichtsjahr beendet und von den beiden Kantonsregierungen genehmigt.

3. Kantonsgrenze Bern-Freiburg. Auf der Grenzstrecke zwischen der Gemeinde Haut-Vuilly, von Grenzstein VIIk bis zum Neuenburgersee, wurde, ohne eine Lageveränderung vorzunehmen, eine teilweise Neuvermarkung durchgeführt und von den beiden Regierungen genehmigt.

D. Grundbuchvermessung.

1. Triangulation IV. Ordnung. In den Triangulationsgruppen Erlach und Tessenberg, dem zweiten und dritten Teil der Sektion Seeland, wurden noch weitere 43 Triangulationspunkte abgesteckt und versichert und auf 83 Punkten die Winkelmessungen vorgenommen. Für die Gruppen Erlach und Tessenberg konnten die Berechnungen und für die Gruppe Erlach auch die Versicherungsprotokolle fertiggestellt werden.

In den Sektionen I, II und III des Jura wurden 20 zerstörte oder verlorene Triangulationspunkte ersetzt oder neu bestimmt.

Für die Totalrevision der Amtstriangulation Seftigen, wurden 340 Triangulationspunkte auf dem Felde begangen, neu eingemessen und davon 40 Punkte neu versichert. Auf Grund des ausgeführten Sekundärnivellements wurde die gesamte Höhenrechnung neu zusammengestellt und zum Teil anhand der Originalvermessungen neu berechnet.

Die Arbeiten für die Totalrevision der Amtstriangulation Thun wurden begonnen und 120 Triangulationspunkte auf dem Felde kontrolliert, neu eingemessen und teilweise neu versichert.

Für den Übersichtsplan der Gemeinde Oberthal, mussten die Höhen der 20 Triangulationspunkte dieser Gemeinde gestützt auf ein neues Fixpunktnivellement neu berechnet werden.

2. Sekundärnivellemente. Auf folgenden, zusammen 35 km langen Strecken wurden 74 Nivellementsfixpunkte abgesteckt und versichert:

Gunten-Sigriswil-Teuffenthal; Sigriswil-Heiligenschwendi; Sigriswil-Wiler-Justisthal; Thun-Homberg-Horrenbach. Die neuen Nivellementszüge sollen im Jahre 1931 gemessen werden und für die Neuberechnung der Höhen der trigonometrischen Punkte verwendet werden.

In der Gemeinde Muri wurden 17 neue Nivellementsfixpunkte abgesteckt und versichert. Das ergänzte Höhennetz wird die Grundlage des neuen Übersichtsplanes bilden.

Die in den Jahren 1928, 1929 abgesteckten und versicherten Nivellementsfixpunkte der Strecken Frinvillier-Lamboing-Neuenburgergrenze, Lamboing-Twann-Gaicht, Frinvillier-Plagne-Romont-Pieterlen, Radelfingen-Frieswil-Wohlen, Wengi-Rapperswil-Schwanden, Utzenstorf-Koppigen-Kirchberg, Erlach-St. Petersinsel, Siselen-Finsterhennen-Treiten, zusammen 93 km mit 160 Nivellementsfixpunkten sind einnivelliert und berechnet worden.

Auf folgenden, zusammen 154 km langen Strecken wurden 114 Nivellementsfixpunkte abgesteckt, versichert, einnivelliert und berechnet: Ins-Zihlbrücke-Landeron, Ins-Witzwil-Gampelen, Erlach-Lüscherz-Hagneck, Ins-Müntschemier-Hagneck-, Hindelbank-Zauggenried, Kirchberg-Zauggenried, Fraubrunnen-Zauggenried, Kehrsatz-Zimmerwald-Rüeggisberg, Riggisberg-Oberbütschel.

In diesen Fixpunktnivellementen über die Hauptstrassen wurden die nächstgelegenen Triangulationspunkte mit einbezogen. So sind in der Sektion Seeland (Gruppe Erlach und Tessenberg) 165, im Amt Fraubrunnen 33, im Amt Seftigen 122 Signale einnivelliert und der trigonometrischen Höhenberechnung zurunde gelegt worden.

Zur Revision der Triangulation Thun wurden 28 trigonometrische Punkte, als Grundlage für die Erstellung des neuen Übersichtsplanes der Gemeinde Oberthal 6 trigonometrische Punkte einnivelliert.

3. Parzellarvermessungen. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden anerkannt und suvbentioniert wurde die Neuvermessung von Langenthal (I. Sektion). Die teilweise Neuvermessung von Ins (Domäne Witzwil) ist vom Regierungsrat genehmigt und liegt zur Genehmigung durch die Bundesbehörden bereit.

Taxiert wurden: Vermarkungsarbeiten Pohlern (II. Sektion) und Rüschegg (III. Sektion) und hierüber Verträge abgeschlossen. Der frühere Vertrag betreffend die Vermessung von Rüschegg (III. Sektion) wurde aufgehoben. Die Vermessung wird nach der photogrammetrischen Aufnahmemethode im Jahre 1931 vorgenommen.

Es waren in Arbeit: Bern (V. Sektion), Schangnau (II. Sektion), Langenthal (II. Sektion), Thun (I. Sektion), Madiswil (II. Sektion), Zauggenried, Lajoux, Saulcy, Bure, Mervelier (Dorf und Berg).

4. Übersichtspläne. Auf Ende 1930 sind genehmigt:

im Jura	76	Gemeinden mit	680 km²
im alten Kantonsteil . . .	12	Gemeinden ganz	333 »
	24	Gemeinden teilweise	
		total genehmigt	1013 km²

In Arbeit sind:

im Jura	28	Gemeinden mit	326 km²
im alten Kantonsteil . . .	3	Gemeinden ganz	69 »
	10	Gemeinden teilweise	
		total in Arbeit	395 km²

5. Güterzusammenlegungen. In Zauggenried, dessen Güterzusammenlegungsgebiet zirka 200 ha umfasst, wurde der Ausbau des Wegnetzes gefördert. Da die Grundeigentümer viele Arbeiten und insbesondere die Fuhrungen selbst besorgen, richtet sich der Fortschritt des Ausbaues nach den landwirtschaftlichen Arbeiten.

Die Neuzuteilung in der Holzmühle (Münchringen-Jegenstorf), zirka 70 ha, ist durchgeführt und nach Erledigung einiger unbedeutender Einsprachen ist der neue Besitzstand vermarkt und von den Grundeigentümern angetreten worden. Der Ausbau der Wege wird zur Hauptsache in die Jahre 1931/32 fallen.

In Utzenstorf (Ey-Altwyden von 190 ha) sind die Detailpläne des alten Besitzstandes angefertigt worden und die Schatzungskommission hat die Taxation des Bodens, die Bonitierung, besorgt. Der Neuzuteilungsentwurf ist in Arbeit.

6. Nachführungen. 10 Vermessungswerke des deutschen Kantonsteils wurden umgearbeitet, weitere 16 sind in Arbeit. Von den 303 bestehenden und als Grundbuchvermessung anerkannten Vermessungswerken dieses Landesteiles stehen nun 274 mit dem Grundbuch in Übereinstimmung.

Von den Vermessungswerken der Gemeinden des Jura sind 56 Operate als Grundbuchvermessungen anerkannt; im Berichtsjahr wurden bei 15 Operaten die Nachführung und Ergänzung soweit gefördert, dass sie nun dem Regierungsrat und den Bundesbehörden zur Genehmigung vorgelegt werden können. 14 weitere ergänzte Operate sind vom Regierungsrat bereits genehmigt worden; sie können aber den Bundesbehörden noch nicht zur Anerkennung unterbreitet werden, da der Übersichtsplan über diese Gemeindegebiete, zufolge Fehlens der Triangulation IV. Ordnung noch nicht erstellt werden kann. Weitere 60 Vermessungswerke werden gegenwärtig ergänzt und zur Anerkennung vorbereitet.

In 10 Gemeinden des deutschen Kantonsteils wurden über Teilgebiete Vermarkungsrevisionen begonnen oder fortgeführt.

7. Gemeindegrenzbereinigungen. Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen, 9 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich: Madiswil-Lotzwil, Madiswil-Rütschelen an 2 Stellen, Bargen-Walperswil, Bern-Muri, Reutigen-Niederstocken, Reutigen-Zwieselberg, Bourrignon-Develier, Guggisberg-Rüschegg.

8. Über die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an Vermessungsarbeiten gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung						Bundesbeiträge an Vermessungskosten					
								Im Berichtsjahre bezogen			Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1930		
		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. 1929	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	12	12	—	—	—	—	—	4,897. 50	—	4,897. 50	44,939. 15	5,397. 60	50,336. 75
Aarwangen													
31. Dez. 1929	25	24	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	25	24	—	—	—	1	—	2,782. 70	26,047. 70	28,830. 40	41,694. 35	60,308. 95	102,003. 30
Bern													
31. Dez. 1929	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	11	11	—	—	—	—	—	8,940. —	—	8,940. —	130,376.05	74,213. 50	204,589. 55
Biel													
31. Dez. 1929	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	2	1	1	—	—	—	—	1,895. 90	—	1,895. 90	30,363. 70	—	30,363. 70
Büren													
31. Dez. 1929	14	13	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	14	13	—	—	1	—	—	2,768. 35	—	2,768.35	38,886. 20	7,975. 30	46,861.50
Burgdorf													
31. Dez. 1929	24	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	24	24	—	—	—	—	—	2,430. 10	15,162. 55	17,592. 65	46,717.80	16,208. 20	62,926. —
Courtelary													
31. Dez. 1929	19	1	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	19	1	13	5	—	—	—	50. 90	—	50. 90	2,540. 55	6,692. 55	9,233. 10
Delsberg													
31. Dez. 1929	23	8	6	8	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	23	8	8	6	—	1	—	1,079. —	—	1,079. —	32,081.95	63,929. 25	36,011. 20
Erlach													
31. Dez. 1929	13	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	13	13	—	—	—	—	—	1,445. 15	2,671. 20	4,116. 35	33,811. 55	2,671. 20	36,482. 75
Freibergen													
31. Dez. 1929	17	2	9	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	17	2	10	5	—	—	—	73. 10	—	73. 10	2,303. 85	44,903. 20	47,207. 05
Fraubrunnen													
31. Dez. 1929	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	27	27	—	—	—	—	—	2,264. 40	—	2,264. 40	41,175. 90	12,972. 35	54,148. 25
Frutigen													
31. Dez. 1929	7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	7	2	—	—	—	—	5	336. 40	—	336. 40	9,231. 10	—	9,231. 10
Interlaken													
31. Dez. 1929	24	2	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	24	2	—	—	—	—	22	420. 95	—	420. 95	9,811. 40	—	9,811. 40
Konolfingen													
31. Dez. 1929	31	30	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	31	30	—	—	1	—	—	3,004. —	14,637. 60	17,641. 60	60,362. 05	15,383. 30	75,745. 35
Laufen													
31. Dez. 1929	12	8	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	12	8	2	2	—	—	—	687. 35	—	687. 35	27,166. 25	36,494. 60	63,660. 85

Amt	Anzahl Gemeinden	Stand der Vermessung: Nachgef. alte Vermess.-Werke als Grundbuchvermessungen anerkannt	Alte Vermessungswerke, die zurzeit nachgetragen werden	Alte Vermessungswerke, deren Nachführung noch nicht angeordnet ist	Neu erstellte, anerkannte Grundbuchvermessungen	Neue Grundbuchvermessungen in Arbeit	Gemeinden ohne Vermessungswerke	Bundesbeiträge an Vermessungskosten: Im Berichtsjahre bezogen: Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total	Summe aller bezogenen Beiträge bis 31. Dezember 1930: Für Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten	Für neue Grundbuchvermessungen oder Teile derselben	Total
								Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Laupen													
31. Dez. 1929	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	11	11	—	—	—	—	—	1,719. 85	—	1,719. 85	20,834. 50	—	20,834. 50
Münster													
31. Dez. 1929	34	7	13	7	6	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	34	7	14	6	6	1	—	1,092. 70	—	1,092. 70	19,063. 80	136,047. 55	155,111. 35
Neuenstadt													
31. Dez. 1929	5	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	5	1	4	—	—	—	—	162. 70	—	162. 70	2,615. 75	—	2,615. 75
Nidau													
31. Dez. 1929	25	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	25	25	—	—	—	—	—	1,050. 35	—	1,050. 35	43,267. 55	—	43,267. 55
Oberhasle													
31. Dez. 1929	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
Pruntrut													
31. Dez. 1929	36	10	7	6	12	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	36	10	8	5	12	1	—	2,069. 90	—	2,069. 90	34,870. 30	272,413. 45	307,283. 75
Saanen													
31. Dez. 1929	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Schwarzenburg													
31. Dez. 1929	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	4	2	—	—	1	1	—	781. 25	—	781. 25	10,323. 55	129,894. 15	140,217. 70
Seftigen													
31. Dez. 1929	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	27	27	—	—	—	—	—	3,639. 30	—	3,639. 30	84,996. 25	—	84,996. 25
Signau													
31. Dez. 1929	9	5	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	9	5	—	—	3	1	—	1,326. 05	—	1,326. 05	25,840. 40	210,946. 45	236,786. 85
Nied.-Simmental													
31. Dez. 1929	9	1	—	—	5	—	3	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	9	1	—	—	5	—	3	1,195. 20	—	1,195. 20	13,328. 35	141,036. 15	154,364. 50
Ober-Simmental													
31. Dez. 1929	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Thun													
31. Dez. 1929	27	26	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	27	26	—	—	1	—	—	4,399. 10	—	4,399. 10	84,909. 65	25,700. 25	110,609. 90
Trachselwald													
31. Dez. 1929	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	10	10	—	—	—	—	—	1,751. 15	—	1,751. 15	30,452. 15	—	30,452. 15
Wangen													
31. Dez. 1929	26	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	26	26	—	—	—	—	—	2,533. 75	—	2,533. 75	47,965. 85	—	47,965. 85
Stand													
31. Dez. 1929	497	329	54	35	30	6	43	—	—	—	—	—	—
31. Dez. 1930	497	329	60	29	30	6	43	54,797. 10	58,519.05	113,316. 15	969,929. 95	1,263,188.—	2,233,117.95

Auf Grund der Dekrete vom 29. November 1838, 8. Dezember 1845 und 22. November 1866 werden den Gemeinden des Jura für ihre Vermessungs- und Nachführungsarbeiten staatliche Vorschüsse gewährt.

Die bezügliche Rechnung wurde bis anhin durch die Finanzdirektion selbst geführt.

Gemäss Dekret vom 26. Februar 1930 über die Förderung der Grundbuchvermessung werden nun auch den Gemeinden des alten Kantonsteils solche Vorschüsse gewährt. Es wurde der Einfachheit halber keine neue Vorschussrubrik geschaffen, sondern die bereits bestehende Rechnung auf den ganzen Kanton ausgedehnt.

Damit übernimmt nun die Baudirektion diese Vorschussrechnung. Das kantonale Vermessungsamt führt die Konti der Gemeinden und meldet der Finanzdirektion die jährlich von diesen zurückzufordernden Beträge. Zur Amortisation fliessen in diese Vorschussrechnung auch die Bundesbeiträge und die alljährlich im Budget einzustellenden Beiträge für die Durchführung der Triangulationen und die Förderung des Vermessungswesens, Rubriken X. J. 5 und X. J. 6.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Stand der Vorschussrechnung auf 31. Dezember 1930.

Vorschüsse für Vermessungsarbeiten.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1930		Neue Vorschüsse pro 1930		Amortisationen pro 1930		Stand am 1. Januar 1931	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Vorschussberechtigte Arbeiten . . . . . (Dekrete vom 29. November 1838, 8. Dezember 1845, 22. November 1866, 26. Februar 1930.)	702,552	55	260,681	75	287,535	10	675,699	20

III. Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr.

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Wir hatten in unserem Bericht über das Vorjahr Gelegenheit, darauf hinzuweisen, dass die bei den Schweizerischen Bundesbahnen und den Bernischen Dekretsbahnen immerhin noch feststellbare kleine Erträgnisverbesserung pro 1929 eher als ein Zeichen der Stagnation denn als ein solches des gesunden Fortschrittes gewertet zu werden verdiene. Die gegen Ende des Jahres 1929 auch in unserem Lande allmählich einsetzenden Krisenanzeichen haben dann im Sommer des Berichtsjahres zu einer einschneidenden Wirtschaftsdepression übergeleitet, von der die Transportanstalten naturgemäss sofort mitbetroffen wurden. Zur Verschärfung des Existenzkampfes der Eisenbahnen trugen sodann noch bei: eine Schlechtwetterperiode während des Hochsommers, zahlreiche Unwetter- und Hochwasserschäden, der nahezu gänzliche Ausfall des landwirtschaftlichen Herbstverkehrs und schliesslich die weitere Zunahme der Automobilkonkurrenz. Wir kommen auf den einen oder andern dieser Punkte später noch zurück. Die Eisenbahnen haben dieser bedrohlichen Entwicklung der Dinge keineswegs untätig zugeschaut, sondern sie setzten sich im Rahmen ihres Machtbereiches zur Wehr. Die internationale Bedingtheit so manches Krisenfaktors liess allerdings nur zu oft die ungünstigen Verhältnisse stärker werden als die Abwehrversuche. Es zeigte sich dies besonders eindrücklich beim internationalen Gütertransitverkehr der Alpenbahnrouten Lötschberg-Simplon und Gotthard. Die letzterwähnte Route scheint verhältnismässig eher noch grössere Ausfälle erlitten zu haben als die Lötschbergroute.

Die Betriebseinnahmen der *bernischen Dekretsbahnen* belaufen sich auf rund Fr. 33,941,000 (Fr. 35,328,000), sind also gegenüber dem Vorjahr um Fr. 1,387,000 gesunken, wobei allein die Lötschbergbahn (inklusive Schiffsbetrieb) einen Einnahmenausfall von Fr. 713,500 zu verzeichnen hat. Die gesamten Betriebsausgaben betragen Fr. 25,523,000 (Fr. 25,421,000), was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von Fr. 102,000 bedeutet. Das Ansteigen des Betriebskoeffizienten (Ausgaben in % der Einnahmen) von 71,9 auf 75,2 ist somit hauptsächlich auf den eingetretenen Einnahmenrückgang zurückzuführen.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 8,418,000 (Fr. 9,907,000) bleibt um Fr. 1,489,000 hinter dem letztjährigen zurück.

Die **normalspurigen Bahnen — ohne Lötschbergbahn** — erzielten rund Fr. 13,526,000 (Fr. 13,971,000) an Betriebseinnahmen, d. h. Fr. 445,000 weniger als im Vorjahr. Der Einnahmenrückgang ist auch bei dieser Gruppe von einem kleinen Ausgabenzuwachs begleitet. Die Betriebsausgaben betragen total Fr. 10,988,000 (Fr. 10,745,000), also Fr. 243,000 mehr als im Vorjahr.

Entsprechend diesen Verschlechterungen auf der Einnahmenseite sowohl als auch auf der Ausgabenseite sinkt der Einnahmenüberschuss dieser Gruppe auf Fr. 2,538,000 (Fr. 3,226,000), d. h. um Fr. 688,000. Wie bisher war es der Saignelégier-Glovelier-Bahn nicht möglich, das Gleichgewicht zwischen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben herzustellen; das Betriebsdefizit beträgt im Berichtsjahr Fr. 30,500 (Fr. 31,000). Leider weist nun auch noch ein weiteres Unternehmen, nämlich die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, ein — allerdings durch Gemeindegarantien gedecktes — Betriebsdefizit aus, und zwar in der Höhe von Fr. 13,100. Sanierungsbestrebungen sind auch hier im Gange.

Die **Lötschbergbahn** hatte, wie bereits angedeutet, im Berichtsjahr ausserordentlich unter der Weltwirtschaftskrise, d. h. der Abnahme des internationalen Güteraustausches, zu leiden. Der daherige Rückschlag hebt annähernd den finanziellen Fortschritt auf, den die Revision des Verkehrsteilungsvertrages S. B. B./B. L. S. zeitigte. Der Schiffsbetrieb litt besonders unter der ungünstigen Witterung im letztjährigen Sommer. Bahn und Schiffsbetrieb erzielten insgesamt Fr. 12,414,200 (Fr. 13,127,000) an Betriebseinnahmen. Es mag etwas beruhigen, dass das pro 1930 erzielte Einnahmenresultat doch noch um weniges besser ist als dasjenige pro 1928, das Fr. 12,372,000 betrug. Auch fehlt es nicht an Anzeichen für eine Verbesserung der Ertragsverhältnisse im laufenden Jahre. Das Ausgabentotal beträgt Fr. 8,615,000 (Fr. 8,729,000) und der Einnahmenüberschuss Fr. 3,799,200 (Fr. 4,398,000).

Die schmalspurigen Dekretsbahnen haben im Berichtsjahr Betriebseinnahmen im Betrage von Fr. 8,001,000 (Fr. 8,230,000) erzielt, was im Vergleich zum Vorjahr eine Einbusse von Fr. 229,000 bedeutet. Die Betriebsausgaben sind von Fr. 5,947,000 auf Fr. 5,920,000, d. h. um Fr. 27,000 gesunken. Demgemäss erfährt der Einnahmenüberschuss der Schmalspurgruppe eine Verschlechterung von Fr. 202,000 und sinkt auf Fr. 2,081,000 (Fr. 2,283,000).

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	10,673,000	2,388,000
1928	13,708,000	10,474,000	3,234,000
1929	13,971,000	10,745,000	3,226,000
1930	13,526,000	10,988,000	2,538,000

b) Berner Alpenbahn.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
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
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000
1930	12,414,000	8,615,000	3,799,000

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	5,685,000	2,002,000
1928	8,142,000	5,848,000	2,294,000
1929	8,230,000	5,947,000	2,283,000
1930	8,001,000	5,920,000	2,081,000

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	32,768,000	24,778,000	7,990,000
1928	34,221,000	24,854,000	9,367,000
1929	35,328,000	25,421,000	9,907,000
1930	33,941,000	25,523,000	8 418,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1926	78,0
1922	80,0	1927	75,6
1923	77,0	1928	72,6
1924	75,0	1929	71,9
1925	77,0	1930	75,2

Die in den Staatsrechnungen zur Buchung gelangten Zinserträgnisse der staatlichen Beteiligungskapitalien betrugen in % des Buchwertes:

1926	1,19 %
1927	1,37 %
1928	1,99 %
1929	2,35 %
1930	1,88 %

Angesichts dieser bescheidenen direkten Rendite der staatlichen Beteiligungskapitalien ist es angebracht, erneut auf den indirekten Nutzen, den die Dekretsbahnen stiften, und damit auf ihre volkswirtschaftliche Bedeutung hinzuweisen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung unserer bernischen Nebenbahnen ist gerade im Zusammenhang mit der am 1. Dezember 1930 durchgeführten Volkszählung deutlich zutage getreten. Wir verweisen auf die im Heft Nr. 7 der Mitteilungen des Statistischen Bureaus des Kantons Bern enthaltenen interessanten Nachweise über den Zusammenhang von Verkehrslage und Bevölkerungsbewegung.

Der verfügbare Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisationen, Abschreibungen, Reservestellungen (exklusive Erneuerungsfondsdotierung) und Eigenkapitalverzinsung, hat in % des ertragsberechtigten Kapitals betragen:

1926	1,95 %
1927	2,11 %
1928	2,43 %
1929	2,41 %

(Die Berechnungen pro 1930 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Fusionsbeschlüsse sind im Berichtsjahr nicht zustande gekommen, und es ist kaum wahrscheinlich, dass vor Ablauf des Jahres 1933 (das bei mehreren in Betracht fallenden Gesellschaften einen technischen oder finanzorganisatorischen Wendepunkt darstellen wird), neue Zusammenschlüsse vollzogen werden können.

Die **Sanierung der Finanzlage** ist im Sinne einer fünfjährigen Verlängerung des Sanierungsabkommens mit den Gläubigern bei der Pruntrut-Bonfol-Bahn aufrechterhalten worden.

Auch die Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn hat sich im Berichtsjahr mit ihren Obligationären verständigt und im gerichtlichen Verfahren ein Abkommen getroffen, das sich bis Ende 1935 erstreckt.

Der Regierungsrat hat im Prinzip auch die im Zusammenhang mit der Einführung des Einphasenstromsystems notwendig werdende Reduktion um 30 % des bisherigen Aktienkapitals der Burgdorf-Thun-Bahn gutgeheissen; die nähere Berichterstattung über diese Angelegenheit hat in unserem nächsten Bericht zu erfolgen.

Das Konkurrenzverhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil,** vom Kanton Bern schon anlässlich der Vorbereitung seines Automobildekretes vom 24. November 1927 in seiner Tragweite erfasst, beginnt immer allgemeiner als Problem nationaler Bedeutung erkannt zu werden. Bevor indessen die Ertragssicherheit auch des in den Bundesbahnen investierten Nationalvermögens von über 2,7 Milliarden Franken als ernstlich gefährdet erscheint, sind auf bundesgesetzgeberischem Gebiet

wohl kaum wirksame Schutzmassnahmen zu erwarten. Die Bundesbahnen haben durch ihre im November 1930 unter dem Stichwort «Caveant Consules» herausgegebene Aufklärungsschrift das Verständnis auch der breiten Öffentlichkeit in dieser wichtigen Frage stark gefördert.

Wenn es auch in mancher Beziehung noch an einer volkswirtschaftlich richtigen Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil fehlt, so mehren sich doch auch hier die Fortschritte. Ganz abgesehen davon, dass der von den Bahnen im Jahre 1929 durchgeführte Gütertaxabbau dem Schienenweg viele Transporte zurückzugewinnen vermochte (die Sesa-Frachtvermittlung sank demzufolge auf die Hälfte ihres vorjährigen Umfangs und ergab nur noch Fr. 7,049,163 an Bahnfrachteinnahmen), zeugt der starke Ausbau der Camionnagedienste vom Willen der Eisenbahnunternehmungen, die Vorzüge des Automobils mit denjenigen der Eisenbahn zu kombinieren. Der Ende 1929 eingeführte Sesa-Franko-Domizil-Dienst entwickelt sich ebenfalls erfreulich. Studien über eine einschneidende Rationalisierung im Stückgüterdienst im Sinne der Zusammenarbeit von Eisenbahn und Automobil sind im Gange. Auch die am 1. März 1930 eingeführte Sesa-Rabattgewährung auf Stückgutsendungen, hat in Industrie- und Handelskreisen grossen Anklang gefunden. Die Vermehrung des Motorfahrzeugbestandes in der Schweiz verzeigt absolut und relativ eine Verlangsamung; wir fügen folgende Angaben des Eidgenössischen Statistischen Amtes bei:

	Personenwagen	Lastwagen und Spezialwagen	Traktoren	Anhängewagen	Automobile und Traktoren total	Motorräder	Motorfahrzeuge total	Einwohner pro Motorfahrzeug
Ende 1926	36,070	9,589	768	686	46,427	23,600	70,027	57
Zuwachs auf folgendes Jahr	(6299=17%)	(1595=17%)	(126=16%)		(8020=17%)		(15,954=23%)	
1927	42,369	11,184	894	896	54,447	31,534	85,981	46
	(7799=19%)	(865=7%)	(200=22%)		(8864=16%)		(15,762=18%)	
1928	50,168	12,049	1,094	1,226	63,311	38,432	101,743	39
	(4981=10%)	(2545=11%)	(217=20%)		(7743=12%)		(11,617=11%)	
1929	55,149	14,594	1,311	1,340	71,054	42,306	113,360	36
	(5586=10%)	(1249=9%)	(366=28%)		(7201=11%)		(11,316=10%)	
1930	60,735	15,843	1,677	1,913	78,255	46,421	124,676	33

Technische Verbesserungen sind auch im Berichtsjahr in grosser Zahl durchgeführt worden, und zwar sowohl auf den Bundesbahnlinien unseres Kantonsgebietes als auch innerhalb des Dekretsbahnennetzes.

Die **Bundesbahn-Elektrifikation** wird nach Massgabe des in unserem letztjährigen Bericht enthaltenen Umbauprogrammes gefördert. Es wurden bezüglich der Linien Delsberg-Basel und Delsberg-Delle zahlreiche Verstärkungsprojekte dem Genehmigungsverfahren unterstellt.

Auch die **Dekretsbahn-Elektrifikation** hat noch keineswegs ihren Abschluss gefunden. Wir hatten uns einlässlich mit den ersten Umbauprojektvorlagen der Emmentalbahn, der Burgdorf-Thun-Bahn und der Solothurn-Münster-Bahn zu befassen. Der Regierungsrat gelangte zu einer grundsätzlichen Gutheissung der Projektvorlagen und der Finanzierungsplanentwürfe. Die nähere Berichterstattung über diese Angelegenheit fällt in das Jahr 1931.

Der **Doppelspurausbau** machte auf den bernischen Bundesbahnlinien weitere Fortschritte. Die Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Courrendlin-Choindez stund zufolge der Verwendung des Aushub- und Abtragungsmaterials in unlösbarem Zusammenhang mit dem Projekt betreffend die Aufhebung der beiden Niveauübergänge in Delsberg (La Turquie); die Bereinigung der Projekt- und Kostentragungsfragen hat die Inangriffnahme der Bauarbeiten bis gegen das Ende des Berichtsjahres hin verzögert.

Die Beseitigung gefährlicher **Niveauübergänge** ist zufolge der in Betracht fallenden hohen Kosten nur ganz allmählich erreichbar. Gewisse Fortschritte sind wiederum zu verzeichnen. Die Neubeordnung des Abschlusses und der Signalisierung gemäss der bundesrätlichen Verordnung vom 7. Mai 1929, ist nun auch schon bei zahlreichen Privatbahnen vollzogen; sie erhöht die Verkehrssicherheit wesentlich.

Auf dem Gebiete der **Bahnhof- und Stationsumbauten** ergab sich auch im Berichtsjahr eine rege Tätigkeit. Auf zahlreichen Bundesbahn- und Dekretsbahnstationen wurden bauliche Erweiterungen und Verbesserungen der betrieblichen Einrichtungen durchgeführt. In den bezüglichen Plangenehmigungsverfahren gaben wir jeweils auch den interessierten Gemeindebehörden Gelegenheit zum Mitbericht. Als Geschäfte besonderen Umfanges verdienen die Umbauten der Bahnhöfe Bern und Burgdorf hervorgehoben zu werden.

Der Ausbau des Güter- und Rangierbahnhofes Bern-Weiermannshaus als erste Etappe des Gesamtausbaues sowie die erforderliche Verlegung der Murtenstrasse wurden im Berichtsjahre kräftig gefördert bzw. vollzogen. Die Frage der Einfahrtsverlegung ist leider immer noch nicht endgültig entschieden. Durch die Vermittlung eines Gutachtens von Herrn Architekt Salvisberg, Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, haben wir erneut zur Abklärung beigetragen.

Der Bahnhof Burgdorf soll in verschiedenen Etappen einem Vollausbau entgegengeführt werden, der die Erweiterung der Güterdienstanlagen und des Personenbahnhofes, die Zusammenfassung der Nebenbahnlinien und die Beseitigung des Kirchbergstrassenüberganges in sich schliesst. Die Erweiterung der Güterdienstanlagen im sogenannten «Koser» ist bereits durchgeführt, und die Bundesbahnen werden voraussichtlich bis Ende 1931 ein bereinigtes Vollausbauprojekt vorlegen.

Die **Kriegslastenvergütung des Bundes an die Privatbahnen** ist leider immer noch nicht geflossen. Es steht zu hoffen, dass diese längst fällige Angelegenheit endlich eine wohlwollende Erledigung durch die zuständigen Bundesbehörden finde.

Am Schlusse dieser allgemeinen Ausführungen fügen wir die üblichen Bemerkungen zum Betriebsergebnis der **Schweizerischen Bundesbahnen** an.

Die Ergebnisverschlechterung ist bei unsern Bundesbahnen und übrigens auch bei den meisten grossen nachbarstaatlichen Unternehmungen verhältnismässig grösser als z. B. bei der Lötschbergbahn. Diese Tatsache tut dar, wie wenig die sofortige Hemmung einer international begründeten Abwärtsbewegung der Betriebsergebnisse im Machtbereich der einzelnen Verwaltung liegt. Das Stagnationsmerkmal kam beim vorjährigen Abschluss unserer Bundesbahnen — wie wir damals feststellten — eher noch deutlicher zum Ausdruck als bei den bernischen Dekretsbahnen. Die Betriebseinnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen betragen pro 1930 Fr. 420,546,000 (Fr. 431,358,000), d. h. Fr. 10,812,000 weniger als im Vorjahr. Die Betriebsausgaben sind auf Fr. 273,315,000 (Fr. 264,106,000), d. h. um Fr. 9,209,000 angestiegen. Demgemäss sinkt der Einnahmenüberschuss auf Fr. 147,231,000 (Fr. 167,252,000), also um Fr. 20,021,000.

2. Schiffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesrecht konzessionierten Schiffahrt wurde auch im Berichtsjahr nach Massgabe der Vorschriften 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. Die Revision des interkantonalen Reglementes hat eine Verzögerung erlitten und konnte nicht zum Abschluss gebracht werden.

Die Einnahmen aus dieser Kontrolle betragen Fr. 9525. 90 (Gebührenmarken Fr. 9150, Einnahmen aus Stempelmarken, Reglementen, Nummernschildern und Verschiedenem Fr. 375. 90); bei Fr. 6566. 05 Ausgaben ergibt sich ein Überschuss von Fr. 2959. 85.

Der **Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft** wurden wiederum die beiden auf Grossratsbeschlüssen beruhenden Betriebsbeiträge von total Fr. 7900 ausgerichtet. Die technische und finanzielle Reorganisation der Unternehmung erwies sich als unumgänglich. Wir nahmen Veranlassung, bei der Ausarbeitung der Richtlinien für die Reorganisation mitzuwirken. Im Berichtsjahr kamen indessen noch keine endgültigen Beschlüsse zustande, weshalb die nähere Berichterstattung in das Jahr 1931 fällt.

Über die **Verankerungen im öffentlichen See- und Flussgrund** hat der Regierungsrat am 3. Juni 1930 auf unsern Antrag eine besondere Verordnung erlassen.

Es ist im Berichtsjahr die Neuverleihung sowie die Übertragung einer bestehenden **Fähre-Konzession** zu verzeichnen.

Das **kantonale Schiffahrtspolizeireglement** vom 28. Januar 1916 wurde zufolge des vom Grossen Rate entgegengenommenen Postulates Lörtscher in seinen Bestimmungen über die Segelbootmiete (Art. 23) dahingehend abgeändert, dass unbegleitete Segelmietboote inskünftig nur noch an Personen abgegeben werden dürfen, die Inhaber des entsprechenden kantonalen Schifferpatentes oder des behördlich visierten Fähigkeitsausweises einer nautischen Gesellschaft sind und diese Ausweise dem Bootvermieter vorlegen.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

Den Inhabern einer Postkonzession A wurden in bisheriger Weise Steuererleichterungen gewährt.

Die Eidgenössische Oberpostdirektion hat den Kantonsregierungen und den in Betracht fallenden Interessentengruppen den Entwurf einer neuen Konzessionsordnung A zum Zwecke der Vernehmlassung vorgelegt. Die Interessen scheinen sich indessen derart zu widerstreiten, dass die ganze Angelegenheit bis zum Entscheid über den neuen Entwurf zum eidgenössischen Automobilgesetz, ruhen wird.

Es gelangten im Berichtsjahr zahlreiche Gesuche um Erteilung neuer Konzessionen und Erneuerungen bzw. Ausdehnungen bisheriger Konzessionen zur Behandlung; dabei wurde auch dem Interessenausgleich zwischen Automobil und Eisenbahn die notwendige Beachtung geschenkt.

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Der Flugplatzgenossenschaft «Alpar» Bern wurde an das Betriebsdefizit pro 1929 ein Betriebsbeitrag von Fr. 30,000 à fonds perdu ausgerichtet.

Sodann wurde der Ortsgruppe Bern der «Avia» (Sektion des Schweizerischen Aeroklubs) ein Beitrag von Fr. 2500 an das für den Platz Bern als Etappenort des Europarundflugs 1930 zu entrichtende Nenngeld gewährt.

Die Bestrebungen zur bessern Angliederung der Kantonshauptstadt an den internationalen Fluglinienverkehr wurden unterstützt.

B. Fahrpläne.

Die Verhandlungen über den Jahresfahrplan 1930/31 der Eisenbahnunternehmungen zeitigten im allgemeinen ein günstiges Ergebnis, was hauptsächlich auch darauf zurückzuführen war, dass die Kriseneinflüsse, die dem Berichtsjahr in der Folge so nachhaltig das Gepräge gaben, damals noch nicht wesentlich in Erscheinung traten.

Die Fahrpläne der konzessionierten Automobillinien und die Flugpläne des konzessionierten Luftverkehrs geben uns nicht zu besonderen Bemerkungen Anlass.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Normalspurbahnen.

1. Berner Alpenbahn.

Im Gegensatz zu der Entwicklung im Vorjahr verzeichnet die Lötschbergbahn im Berichtsjahr eine wesentliche Verschlechterung ihres Betriebsergebnisses, die von der Einnahmenseite her entstanden ist. Der Rückgang der Betriebseinnahmen des Bahnbetriebes beträgt rund Fr. 638,000, wovon Fr. 570,000 auf den Güterverkehr entfallen. Der Güterverkehrsausfall beträgt gegenüber dem Vorjahr mengenmässig (163,950 Tonnen) 7,59 % und hinsichtlich der Frachten 9,09 %. Gelitten hat insbesondere der Verkehr Deutschland-Italien, wobei allein der Rückgang der Kohlentransporte einen Einnahmenausfall von Fr. 155,000 im Gefolge hatte. Es zeigt sich einmal mehr die grosse Abhängigkeit des Geschäftsganges unserer Alpenbahn von den internationalen Zusammenhängen der Wirtschaft und der Staatspolitik. Der Personenverkehr litt seinerseits unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen des letztjährigen Sommers; immerhin beträgt der Rückschlag hier nur rund Fr. 34,000. Die Gesamteinnahmen des Bahnbetriebes belaufen sich auf Fr. 11,616,900 (Fr. 12,254,600).

Der Rückgang der Verkehrsmengen erlaubte auch eine leichte Senkung der Betriebsausgaben; letztere betragen im Berichtsjahr Fr. 7,818,000 (Fr. 7,939,000), also Fr. 121,000 weniger.

Der Schiffsbetrieb des Thuner- und Brienzersees verzeigt ein Einnahmen-Total von Fr. 797,300 (Fr. 872,700). Der Einnahmenrückgang von Fr. 75,400 ist auf die ungünstige Witterung und den Einfluss der Wirtschaftskrise zurückzuführen. Die Betriebsausgaben sind auf Fr. 797,000 (Fr. 790,900), d. h. um Fr. 6100 angestiegen.

Der Betriebseinnahmenüberschuss des Schiffsbetriebes beträgt sonach nur Fr. 300 (Fr. 81,800).

Die nachteiligen Wirkungen der Weltwirtschaftskrise treffen durch die B. L. S. hindurch auch den Staat Bern, der pro 1930 wiederum den ungekürzten Zinsvorschuss von Fr. 1,680,000 gemäss gesetzlicher Garantiepflicht leisten muss, und zwar zugunsten des B. L. S.-Anleihens II. Hypothek von Fr. 42,000,000.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Dieses Unternehmen vermochte seine Betriebseinnahmen auf Fr. 531,200 (Fr. 526,000), d. h. um Fr. 5200 zu steigern. Die Verbesserung ist dem Personenverkehr sowohl als auch dem Güterverkehr — grösstenteils jedoch letzterem — zu verdanken. Leider sind auch die Betriebsausgaben angestiegen; sie betragen Fr. 316,600 (Fr. 295,800) also Fr. 20,800 mehr als im Vorjahr. Die Ausgabenvermehrung ist hauptsächlich auf Rollmaterialrevisionen zurückzuführen. Der Einnahmenüberschuss sinkt demzufolge auf Fr. 214,600 (Fr. 230,200).

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Trotz vermehrter Frequenz im Personenverkehr sind die daherigen Einnahmen um rund Fr. 16,000 niedriger als im Vorjahr. Diese Erscheinung ist zurückzuführen auf eine Abwanderung des Verkehrs aus der I. und II. in die III. Wagenklasse und auf die vermehrte Benützung der billigen Billetsorten (Sonntags- und Wintersportbillette, Streckenabonnemente usw.). Im Güterverkehr ist auch die Verkehrsmenge leicht zurückgegangen; der daherige Einnahmenausfall beträgt rund Fr. 9000. Insgesamt betragen die Betriebseinnahmen Fr. 832,000 (Fr. 851,600), d. h. Fr. 19,600 weniger als im Vorjahr.

Die Betriebsausgaben stiegen besonders zufolge der vermehrten Fahrleistungen an auf Fr. 551,000 (Fr. 542,600), sind folglich um Fr. 8400 höher als im Vorjahr.

Der Einnahmenüberschuss von Fr. 281,000 (Fr. 309,000) erlaubt nicht nur die reguläre Verzinsung und Amortisation der Elektrifikationsschuld, sondern auch noch eine bescheidene Verzinsung der II. Hypothek.

4. Gürbetalbahn.

Alle Verkehrskategorien weisen einen Rückgang der Transportmengen und der Einnahmen auf. Beim Güterverkehr, der allein gegenüber dem Vorjahr einen Einnahmenausfall von rund Fr. 101,000 aufweist, ist es besonders das Ausbleiben französischer Heu- und Strohsendungen und der Wegfall von Steintransporten (1929 Bau der Lorrainebrücke in Bern), das den Rückfall bedingt. Zufolge der vorerwähnten Transporte wies das Vorjahr allerdings ein ausserordentlich hohes Einnahmenbetreffnis auf. Das Einnahmen-Total beläuft sich im Berichtsjahr auf Fr. 1,584,900 (Fr. 1,701,900), ist also um Fr. 117,000 niedriger geworden.

Die Betriebsausgaben stiegen an auf Fr. 1,187,500 (Fr. 1,177,100), d. h. um Fr. 10,400.

Es resultiert somit ein Einnahmenüberschuss von Fr. 397,400 (Fr. 524,800). Er reicht nicht aus, um der Kantonshälfte des Elektrifikationskapitals die volle Verzinsung von 4½ % zu sichern; es können vorerst nur 4,11 % zur Auszahlung gelangen.

5. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Während sich der Personenverkehr im Jahre 1930 von den heftigen Rückschlägen der 4 letzten Jahre leicht erholte und rund Fr. 9200 mehr abwarf, erlitt der Güterverkehr eine weitere Einbusse von rund Fr. 14,000. Dank einer leichten Erhöhung der Tierverkehrseinnahmen und der verschiedenen Einnahmen ergibt sich insgesamt doch eine Einnahmenvermehrung von rund Fr. 4100; das Einnahmentotal beträgt Fr. 623,700 (Fr. 619,600).

Die Betriebsausgaben sind auf Fr. 472,600 (Fr 460,600) angestiegen und sind somit um Fr 12,000 höher als im Vorjahr.

Der Einnahmenüberschuss von Fr. 151,100 gestattet leider nur die volle Verzinsung und Amortisation der Bundes-Hälfte des Elektrifikationsdarlehens; die Kantons-Hälfte des Kapitals erhält eine Verzinsung von 3,18 statt 4,5 %.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Mit Ausnahme des Tiertransportes verzeichnen alle Verkehrskategorien einen Einnahmenrückgang; beim Güterverkehr erreicht der Ausfall, trotz der um 5173 Tonnen grössern beförderten Gütermenge, den ansehnlichen Betrag von rund Fr. 38,500 und beim Personen-

verkehr Fr. 14,900. Insgesamt betragen die Betriebseinnahmen Fr. 2,256,400 (Fr. 2,292,800), d. h. Fr. 36,400 weniger als im Vorjahr.

Leider sind auch die Ausgaben, besonders zufolge der grössern Fahrleistungen und der pro 1930 erstmals ganzjährigen Inbetriebnahme der neuen Triebfahrzeuge und Personenwagen auf Fr. 1,767,800 (Fr. 1,731,800) d. h. um Fr. 36,000 angestiegen.

Es resultiert dergestalt ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 488,600 (Fr. 561,000), der leider für die Verzinsung des Obligationenanleihens III. Hypothek nicht ausreicht; die in Betracht fallenden Gläubiger haben den Verzicht ausgesprochen, sodass die Entstehung einer Unterbilanz vermieden wird.

7. Sensetalbahn.

Während sich die Personenverkehrseinnahmen im Berichtsjahr verbesserten und sogar den Höchststand seit dem Bestehen der Bahn erreichten, sind die Güterverkehrseinnahmen hauptsächlich zufolge des geringen landwirtschaftlichen Herbstverkehrs um rund Fr. 6200 gesunken. Insgesamt betragen die Betriebseinnahmen Fr. 179,600 (Fr. 183,800) und die Betriebsausgaben Fr. 170,400 (Fr. 168,200). Der Einnahmenüberschuss von Fr. 9200 (Fr. 15,600) reicht für die Selbsterhaltung des Unternehmens nicht ganz aus.

8. Burgdorf-Thun-Bahn.

Die Betriebseinnahmen dieser Unternehmung sind im Berichtsjahr um rund Fr. 35,500 zurückgegangen und betragen noch Fr. 1,996,800 (Fr. 2,032,300). Den grössten Rückgang verzeichnet der Güterverkehr mit Fr. 27,600; er ist auf den eingetretenen Taxabbau zurückzuführen, denn die beförderte Gütermenge ist sogar um 1,63 % angewachsen. Der letzterwähnte Umstand lässt das ungünstigere Einnahmenergebnis als weniger bedrohlich erscheinen.

In annähernd dem nämlichen Ausmasse wie die Einnahmen sanken, haben leider die Ausgaben eine Erhöhung erfahren. Das Betriebsausgaben-Total beträgt Fr. 1,647,200 (Fr. 1,610,400), d. h. Fr. 36,800 mehr als im Vorjahr.

Der Betriebseinnahmenüberschuss von Fr. 349,600 (Fr. 421,900), obgleich er dem vorjährigen um Fr. 72,300 nachsteht, reicht doch zur Bestreitung des Zinsendienstes und der übrigen Verpflichtungen aus. Es wurden auch noch ausserordentliche Fondsdotierungen vorgenommen. Über die Vorarbeiten zur Einführung des Einphasenstrombetriebes haben wir bereits in der Einleitung berichtet.

9. Emmentalbahn.

Die allgemeine Wirtschaftskrise und der ausgefallene landwirtschaftliche Herbstverkehr haben im Berichtsjahr nur einen leichten Rückgang der Transportmengen herbeizuführen vermocht. Zufolge des Taxabbaues tritt die Verschlechterung indessen bei den Transporteinnahmen stärker in Erscheinung als bei den Transportmengen.

Die Betriebseinnahmen betragen insgesamt Fr. 2,172,900 (Fr. 2,206,700), also rund Fr. 33,800 weniger als im Vorjahr. Da die Betriebsausgaben Fr. 1,834,400 (Fr. 1,805,700), d. h. Fr. 28,700 mehr als im Vorjahr betragen, resultiert ein Einnahmenüberschuss von Fr. 338,500 (Fr. 401,000).

Bezüglich der Bestrebungen zur Einführung des Einphasenstrombetriebes verweisen wir auf die Bemerkung im allgemeinen Teil unseres Berichtes.

10. Solothurn-Münster-Bahn.

Die Verkehrsquantitäten dieses Unternehmens sind im Berichtsjahr unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise ganz erheblich gesunken. Der Einnahmenverlust übertrifft auch hier verhältnismässig den Transportmengenverlust. Die ungünstige Entwicklung zwang im Verlaufe des Berichtsjahres zu Fahrplaneinschränkungen.

Die Betriebseinnahmen sanken auf Fr. 716,800 (Fr. 817,200), d. h. um Fr. 100,400.

Triebfahrzeugrevisionen, erhöhte Kohlenpreise und Konsolidierungsarbeiten im Weissensteintunnel bewirkten leider, dass die Betriebsausgaben trotz des Verkehrsmengenrückganges um rund Fr. 10,000 anstiegen. Das Ausgaben-Total beträgt Fr. 579,900 (Fr. 569,700). Demzufolge sinkt der Einnahmenüberschuss auf Fr. 136,900 (247,500).

Bezüglich der Elektrifizierungsbestrebungen verweisen wir auf den allgemeinen Teil dieses Berichtes.

11. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Während der Personenverkehr eine erfreuliche Zunahme verzeichnete, litt der Güterverkehr hauptsächlich unter dem sozusagen gänzlichen Ausfall des landwirtschaftlichen Herbstverkehrs (ungenügende Ernteerträgnisse). Die Betriebseinnahmen sanken auf Fr. 767,300 (Fr. 815,300). An Betriebsausgaben werden Fr. 662,300 (Fr. 657,900) verzeichnet; es ergibt sich somit ein Einnahmenüberschuss von Fr. 105,000 (Fr. 157,400).

Im Laufe des Berichtsjahres wurden die betriebswirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse der L. H. B.-Betriebsgruppe (Langenthal-Huttwil-, Huttwil-Wolhusen- und Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn) einer Untersuchung unterzogen. Der Bericht der dreigliedrigen Expertenkommission, der Verbesserungsmöglichkeiten nachweist, wurde kurz vor Jahresschluss erstattet.

12. Huttwil-Wolhusen-Bahn.

Die Einnahmenrechnung der Huttwil-Wolhusen-Bahn weist bei sozusagen unverändertem Ertrag des Personenverkehrs einen Einnahmenausfall des Güterverkehrs von rund Fr. 33,300 auf. Auch hier ist der Rückschlag auf das Fehlen des üblichen Herbstverkehrs der Landwirtschaft zurückzuführen. An Einnahmen wurden erzielt Fr. 631,400 (Fr. 660,800), die Ausgaben sind unter dem Einfluss von Hochwasserkatastrophen angestiegen auf Fr. 623,700 (Fr. 580,700), sodass ein Überschuss der Betriebseinnahmen resultiert von Fr. 7700 (Fr. 80,100). Die Bahn hat im Berichtsjahr die Selbsterhaltung nicht völlig erreicht, denn die reglementarische Erneuerungsrücklage erheischt rund Fr. 21,300. Sanierungsbestrebungen sind im Gange.

13. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Der eingetretene kleine Rückfall der Verkehrseinnahmen wurde durch vermehrte Eingänge an Rollmaterialmieten grösstenteils ausgeglichen. Immerhin ergibt sich bei einem Einnahmen-Total von Fr. 378,100 (Fr. 381,600) doch ein Ausfall von Fr. 3500.

Zufolge eingetretener Mehrausgaben im Bahnanlagenunterhalt sowie im Dampflokomotivenunterhalt haben die Betriebsausgaben nochmals eine Erhöhung erfahren; sie betragen Fr. 391,200 (Fr. 362,100). An Stelle des vorjährigen Einnahmenüberschusses von Fr. 19,500 ergibt sich ein Ausgabenüberschuss von Fr. 13,100. Angesichts dieses Resultates müssen die Gemeinden ihre Betriebszuschüsse gemäss den im gerichtlichen Sanierungsverfahren übernommenen Verpflichtungen restlos leisten. Der Sanierung der Betriebsverhältnisse wird im Anschluss an die ergangene Expertise alle Aufmerksamkeit geschenkt.

14. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahr eine weitere Verbesserung erfahren, wogegen im Güterverkehr — zufolge der allgemeinen Wirtschaftskrise — ein Einnahmenrückgang von rund Fr. 13,400 zu beklagen ist. Auch die Gepäck-, Post-, Tier- und sonstigen Einnahmen sind leicht gewichen. Das erzielte Einnahmen-Total beläuft sich auf Fr. 562,900 (Fr. 576,300). Die Betriebsausgaben sind mit Fr. 469,100 (Fr. 467,400) annähernd gleich geblieben. Der Einnahmenüberschuss beträgt Fr. 93,800 (Fr. 108,900).

15. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Die zunehmende Automobilkonkurrenz und die Schlechtwetterperiode des vergangenen Sommers haben der ohnehin in misslichen Finanzverhältnissen steckenden Unternehmung neuen Schaden zugefügt; die Betriebseinnahmen sind auf Fr. 138,800 (Fr. 140,800) zurückgegangen.

Die Betriebsausgaben sind um weniges angestiegen und betragen Fr. 169,300 (Fr. 166,900). Es resultiert folglich ein Betriebsdefizit von Fr. 30,500 (Fr. 26,100), das nur zu $^2/^3$ durch die garantierten Betriebszuschüsse der Gemeinden und des Staates gedeckt ist. Die Herabminderung des Defizites muss mit allen geeigneten Mitteln versucht werden.

16. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Bonfol als Eingangstor hatte im vergangenen Jahr eine verschärfte Konkurrenz Basels auszuhalten. Instradierungswechsel haben die Pruntrut-Bonfol-Bahn vorübergehend um einen gewissen Güter-Transitverkehr zu bringen vermocht. Der letzterwähnte Umstand in Verbindung mit der allgemeinen Wirtschaftskrise bewirkten den Rückgang der Betriebseinnahmen auf Fr. 153,600 (Fr. 164,200). Da im Unterhalt der Bahnanlage eine gewisse Entlastung eintreten konnte, betragen die Betriebsausgaben noch Fr. 146,700 (Fr. 154,700) und der Einnahmenüberschuss Fr. 6900 (Fr. 9500).

Auf aussergerichtlichem Wege wurde das am 31. Dezember 1929 abgelaufene Sanierungsabkommen für die Dauer von 5 Jahren verlängert.

b) Schmalspurbahnen.

1. Montreux-Berner-Oberland-Bahn.

Zufolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse des vergangenen Sommers sind die Betriebseinnahmen des Unternehmens auf Fr. 2,500,000 (Fr. 2,543,100) gesunken. Es wurde möglich, auch die Betriebsausgaben leicht zu senken; letztere betragen Fr. 1,613,100 (Fr. 1,637,900). Der Überschuss der Betriebseinnahmen beläuft sich demnach auf Fr. 886,900 (Fr. 905,200) und erlaubt die unveränderte Beibehaltung des Dividendendienstes.

Die Unternehmung wurde durch die Hochwasserkatastrophe, die im Monat Juli über die Lenk hereinbrach, in Mitleidenschaft gezogen.

Gemeinsamen Bestrebungen der Montreux-Oberland-Bahn und der Bern-Lötschberg-Simplon-Gruppe gelang es, mit der «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens» einen Vertrag über die Führung von Pullmanwagen Montreux-Zweisimmen-Interlaken ab 15. Juni 1931 zustande zu bringen.

2. Berner Oberland-Bahnen.

Dieses nicht eigentlich zu den Dekretsbahnen gehörende Unternehmen hatte ebenfalls unter der ungünstigen Witterung im vergangenen Sommer zu leiden. Auch die nachteiligen Einflüsse der Wirtschaftskrise und der Automobilkonkurrenz machten sich geltend. Die Betriebseinnahmen sind denn auch auf Fr. 1,398,400 (Fr. 1,534,000), also um rund Fr. 135,600 gesunken. Dieser ansehnliche Ausfall wird etwas gemildert durch die Senkung der Betriebsausgaben auf Fr. 956,400 (Fr. 990,800). Damit resultiert ein Einnahmenüberschuss von Fr. 442,000 (Fr. 543,200). Zufolge bescheidenerer Dotierung der Spezialfonds wird der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung annähernd gleich hoch sein wie im Vorjahr.

3. Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

Die Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn ist, streng genommen, ebenfalls keine Dekretsbahn. Der Staat steht jedoch in engen Beziehungen zu diesem Unternehmen, weil seine Geleiseanlage zwischen Steffisburg und Thun bzw. Thun und Interlaken in die Staatsstrasse eingebaut ist. Das Betriebsergebnis hat im Berichtsjahr ebenfalls eine rückläufige Bewegung zu verzeichnen. Die Betriebseinnahmen werden mit Fr. 481,500 (Fr. 495,600) ausgewiesen und die Betriebsausgaben mit Fr. 367,300 (Fr. 362,500). Der Einnahmenüberschuss sinkt deshalb auf Fr. 114,200 (Fr. 133,100). Trotzdem sich die Bahn bezüglich der Geleisekonsolidierung auf den Gemeindegebieten von Steffisburg und Thun der Finanzhilfe der betreffenden Gemeindebehörden versichern konnte, ist gegen Ende des Berichtsjahres die Frage eines eventuellen Traktionssystemwechsels gründlich aufgerollt worden. Einige Ufergemeinden veranlassten in dieser Angelegenheit — deren Weiterbehandlung in das Jahr 1931 fällt — die Ausarbeitung eines Gutachtens durch die Herren Dr. Zehnder, Montreux, und Sektionschef Zipfel in Bern, das den Übergang zum Benzinautobusbetrieb befürwortet.

4. Vereinigte Bern-Worb-Bahnen.

Die Einnahmen dieser Überland- und Vorortbahn belaufen sich auf Fr. 811,700 (Fr. 790,900) und die Betriebsausgaben auf Fr. 601,400 (Fr. 582,700). Der Einnahmenüberschuss bleibt mit Fr. 210,300 (Fr. 208,200) nahezu gleich wie im Vorjahr. Die oben nachgewiesene Einnahmen- und Ausgabenvermehrung ist hauptsächlich formellen Ursprungs, d. h. sie rührt her von einem veränderten Abrechnungsmodus über den Personenverkehr der Strecke Eyfeld-Kornhausplatz, an dem die Städtischen Strassenbahnen mitbeteiligt sind.

5. Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn.

Die Betriebseinnahmen sind mit Fr. 1,430,200 (Fr. 1,440,500) annähernd auf der Vorjahrshöhe geblieben. An Betriebsausgaben werden Fr. 1,099,800 (Fr. 1,090,600) verzeichnet, sodass ein Einnahmenüberschuss von Fr. 330,400 (Fr. 349,900) resultiert, der nicht nur den Zinsendienst gewährleistet, sondern auch noch verschiedene Abschreibungen erlaubt.

Die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse auf der Dorflinie Zollikofen-Worblaufen fand eine Lösung im Sinne der Beibehaltung des Strassenbahnbetriebes.

6. Solothurn-Niederbipp-Bahn.

Die im Laufe des Berichtsjahres in der Uhrenindustrie eingetretene Krisis hat dem Personenverkehr etwelchen Abbruch getan; dagegen weist der Güterverkehr eine kleine Verbesserung auf.

Die Betriebseinnahmen betragen insgesamt Fr. 261,800 (Fr. 265,700), die Betriebsausgaben Fr. 224,900 (Fr. 216,900) und der Einnahmenüberschuss somit Fr. 36,900 (Fr. 48,800).

Auf Grund des in der Ausführung begriffenen Sanierungsplanes ist im Berichtsjahr ein Schuldkapital von Fr. 45,000 zurückbezahlt worden.

7. Langenthal-Jura-Bahn.

Auch dieses Unternehmen blieb nicht von einem Einnahmenausfall verschont. Bei einem Einnahmen-Total von Fr. 165,200 (Fr. 173,600) beträgt der Rückfall Fr. 8400, der indessen durch ein Sinken der Betriebsausgaben auf Fr. 149,400 (Fr. 156,300) annähernd ausgeglichen wird. Es resultiert ein Einnahmenüberschuss von Fr. 15,800 (Fr. 17,300), der dem variabel-verzinslichen Anleihenkapital jedoch noch keinen Ertrag zu gewährleisten vermag.

8. Langenthal-Melchnau-Bahn.

Die Betriebseinnahmen sind leicht gewichen und betragen Fr. 120,300 (Fr. 122,000). Auch die Betriebsausgaben sind etwas tiefer und betragen Fr. 119,000 (Fr. 121,600). Demgemäss verbessert sich der Einnahmenüberschuss auf Fr. 1300 (Fr. 400); er reicht bei weitem nicht aus zur wirtschaftlichen Selbsterhaltung des Unternehmens, dessen Unterbilanz bereits Fr. 402,400 beträgt. Trotz diesem ungenügenden Finanzergebnis erfüllt die Bahn ihre volkswirtschaftliche Aufgabe.

9. Biel-Meinisberg-Bahn.

Der regnerische Sommer hat auch diesem Unternehmen, das immer noch pachtweise von den städtischen Strassenbahnen in Biel betrieben wird, zugesetzt. Die Betriebseinnahmen sind auf Fr. 49,600 (Fr. 52,000) zurückgegangen. Die Betriebsausgaben betragen Fr. 51,200 (Fr. 52,400), sodass ein Ausgabenüberschuss von Fr. 1600 resultiert, der noch nicht die Zuschusspflicht der Gemeinden begründet. Leider verschlingt der Betrieb unaufhaltsam die zu Beginn des Pachtverhältnisses bereitgestellten Reservegelder; es ist ausserordentlich zu bedauern, dass die Selbsterhaltung noch nicht erreicht zu werden vermochte.

10. Seeländische Lokalbahnen Biel-Täuffelen-Ins.

Das erste Semester des Berichtsjahres ergab eine Einnahmenvermehrung von rund Fr. 14,000. Der Krisenbeginn, der regnerische Sommer und das Fehlen des landwirtschaftlichen Herbstverkehrs bewirkten dann im II. Semester einen Einnahmenausfall von rund Fr. 4400.

Die Betriebseinnahmen betragen insgesamt Fr. 262,200 (Fr. 252,600), also Fr. 9600 mehr als im Vorjahr. Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Fr. 231,100 (Fr. 221,800), haben somit um Fr. 9300 zugenommen. Der Einnahmenüberschuss von Fr. 31,100 (Fr. 30,800) hält sich im Rahmen des vorjährigen Ergebnisses.

11. Tavannes-Noirmont-Bahn.

Die Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn erlitt unter dem Einflusse der allgemeinen Wirtschaftskrise und der Depression in der Uhrenindustrie im besondern einen Einnahmenausfall von rund Fr. 19,600. Das Einnahmentotal beträgt Fr. 260,600 (Fr. 280,200), an Betriebsausgaben werden Fr. 250,600 (Fr. 256,100) ausgewiesen; es ergibt sich folglich nur noch ein Einnahmenüberschuss von Fr. 10,000 (Fr. 24,100). Dieses ungenügende Ergebnis lässt in der Gewinn- und Verlustrechnung leider einen Passivsaldo entstehen.

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

Auch hier hat die Krisis der Uhrenindustrie einschneidende Spuren hinterlassen. Die Betriebseinnahmen sind auf Fr. 259,400 (Fr. 280,000) gesunken. Trotzdem halten sich die Betriebsausgaben mit Fr. 255,300 (Fr. 257,400) nahezu auf der vorjährigen Höhe. Demzufolge sinkt der Einnahmenüberschuss auf Fr. 4100 (Fr. 22,600).

Das Unternehmen hat im Berichtsjahr mit seinen Obligationären ein bis zum 31. Dezember 1931 verbindliches Sanierungsabkommen getroffen. Auf das Verlangen der Gläubiger wurde eine Betriebsexpertise durch Herrn Dr. Zehnder, Montreux, vorgenommen, die verschiedene Anhaltspunkte für betriebswirtschaftliche Verbesserungen ergab.

D. Projektierte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde kein konzessioniertes Bahnprojekt in Angriff genommen.

E. Eisenbahn- und Automobilkonzessionen.

Im Jahre 1930 wurden zuhanden der eidgenössischen Behörden folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

20. Juni: Flugplatzgenossenschaft «Alpar», Automobilzubringerdienst.

1. Juli: Flugplatz Biel, Automobilzubringerdienst.

b) Konzessionserneuerungen.

4. März: Automobilbetrieb Burgdorf-Fraubrunnen.

4. März: Automobilbetrieb Oberhofen-Krinde.

25. November: Markttag-Automobilkurse Cudrefin-Neuenburg.

3. Dezember: Markttag-Automobilkurse Frieswil-Bern.

c) Konzessionsänderungen.

Keine.

d) Konzessionsausdehnungen.

1. Juli: Automobilbetrieb Schüpbach-Langnau.

25. November: Automobilbetrieb Herzogenbuchsee-Äschi-Etziken.

25. November: Automobilbetrieb Wangen-Walliswil.

28. November: Automobilbetrieb Biel-Friedliswart-Ilfingen.

e) Fristverlängerungen.

Keine.

f) Erloschene Konzessionen.

Drahtseilbahn Adelboden-Tschentenegg.

F. Vorschussrechnung.

Über den Stand der Vorschüsse am Jahresbeginn, die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Veränderungen und den Rechnungsstand am Ende des Berichtsjahres gibt die auf S. 221 enthaltene Tabelle zahlenmässigen Aufschluss.

Wir fügen folgende

Erläuterungen bei:

1. Eisenbahnprojektvorstudien.

Diese Rubrik wurde im Berichtsjahr nicht beansprucht.

2. Eisenbahnsubventionen.

Diese Rubrik wurde ebenfalls nicht benützt.

3. Vorschüsse an Bahnen.

Biel-Täuffelen-Ins-Bahn. Das Unternehmen wurde mit dem fällig gewordenen, aber einstweilen gestundeten Anleihenszins belastet.

Bielersee-Dampfschiffgesellschaft. Beim Betrage von Fr. 2900 handelt es sich um die Auszahlung des Betriebsvorschusses pro 1929 gemäss Grossratsbeschluss vom 10. September 1928.

Brienzersee-Bahn. Das Guthaben des Staates ist im Berichtsjahr gänzlich zurückbezahlt worden.

Langenthal-Melchnau-Bahn. Die beiden Guthaben des Staates haben sich um die Zinsgutschriften pro 1930 erhöht.

Berner Alpenbahn. Die der Lötschbergbahn auf Grund von Art. 4 des Gesetzes betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 7. Juli 1912 gewährten Zuschüsse an die Verzinsung des 4 % Anleihens II. Hypothek Frutigen-Brig von 42 Millionen Franken haben seit der im Jahre 1923 durchgeführten Sanierung und Verrechnung per 31. Dezember 1930 den Stand von Fr. 12,503,937. 72 erreicht.

4. Hilfeleistungen an Bahnen.

Saignelégier-Glovelier-Bahn. Das Guthaben des Staates ist um den Defizitdeckungsbeitrag pro 1929 im Betrage von Fr. 7500 angewachsen.

Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn. Das Unternehmen wurde mit dem herausgewirtschafteten Jahreszins belastet; es bezahlte diesen Zins und kam überdies seiner Amortisationspflicht nach.

5. Subventionen an Bahnbauten.

Keine Bemerkungen.

6. Automobilkurse.

Der ausgewiesene Zuwachs des staatlichen Guthabens ist lediglich auf Zinsbelastungen zurückzuführen.

G. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	520	501	244	445	1710
Ruderboote mit Aussenbordmotor	163	57	18	21	259
Motorboote	64	53	5	5	127
Schwertkielboote	10	64	6	3	83
Schwertkielboote mit Aussenbordmotor	3	10	—	—	13
Kielyachten	4	10	—	—	14
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	3	5	7	45	60
Fähren	—	—	—	11	11
Total	767	700	280	530	2277

Die auf dem Bielersee stationierten Motorboote waren im Berichtsjahr wieder der interkantonalen Kontrolle unterstellt.

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 44 neue Patente ausgestellt und 20 Stück annulliert, sodass sich der Bestand pro 31. Dezember 1930 auf 183 Patente (gegenüber 159 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:

Gebührenmarken	Fr. 9150. —
Stempelmarken	» 148. 20
Übertrag	Fr. 9298. 20

Übertrag	Fr. 9298. 20	
Reglemente	» 220. —	
Nr.-Schilder.	» 7. 70	
		Fr. 9525. 90
Ausgaben		» 6566. 05
Überschuss.		Fr. 2959. 85

Bern, den 10. Juni 1930.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt 14. Juli 1931.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider.**

Vorschussrechnung.

Gegenstand	Stand am 1. Januar 1930		Neue Vorschüsse pro 1930		Amortisation pro 1930		Stand am 31. Dez. 1930	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Eisenbahnprojektvorstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahnsubventionen	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	347,248	45	17,362	40	—	—	364,610	85
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	—	—	2,900	—	—	—	2,900	—
Brienzersee-Bahn	20,000	—	905	55	20,905	55	—	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	27,649	35	1,520	70	—	—	29,170	05
Langenthal-Melchnau-Bahn, Kupferlieferung	28,285	10	1,697	10	—	—	29,982	20
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	10,779,134	80	1,724,802	92	—	—	12,503,937	72
Total	11,564,101	39	1,749,188	67	20,905	55	13,292,384	51
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	151,157	05	7,500	—	—	—	158,657	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	34,582	80	1,546	—	1,111	—	35,017	80
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	9,394	35	187	75	293	85	9,288	25
Total	220,484	20	9,233	75	1,404	85	228,313	10
5. Subventionen an Bahnbauten.	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Automobilkurs Worb-Biglen und Worb-Grosshöchstetten	9,539	15	286	15	—	—	9,825	30
Oberaargauische Automobilkurse	9,741	55	292	25	—	—	10,033	80
Total	19,280	70	578	40	—	—	19,859	10

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1930.

(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: Anleihen	Kapital: Schwebende Schulden	Kapital: Total	Aktienbeteiligung des Staates: Nominell	Aktienbeteiligung des Staates: Buchwert
					Fr.	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	1,161,780	7,982,280	—	—
	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	90,497	757,495	2,099,992	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	2,596,945	12,909	3,609,854	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	3,965,500	2,863,827	173,783	7,003,110	2,156,500	2,154,750
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	970,700	15,342	1,552,242	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	3,680,000	15,204,484	263,155	19,147,639	2,262,000	2,262,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 / 27. II. 1901	14. VIII. 1901 / 1. XI. 1902	2,770,000	6,411,828	1,652,214	10,834,042	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,985,892	177,977	7,967,369	2,184,000	2,184,000
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	655,206	39,366	1,794,572	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	668,280	780,600	90,203	1,539,083	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	3,175,000	591,780	153,773	3,920,553	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,888,260	907,886	5,526,146	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	3,330,600	2,500,000	78,045	5,908,645	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	644,600	461	1,946,911	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	120,543,000	6,324,733	186,651,233	23,838,200	13,982,481
				Total	92,783,930	164,977,619	11,809,122	269,570,671	37,855,145	27,947,477
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	58,000	43,330	2,171,330	1,108,000	1,008,000
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913						
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	1,425,000	325,000	48.391	1,798,391	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 / 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,664,200	315,728	4,217,878	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	10,776,000	529,199	19,208,849	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	942,000	400,000	27,207	1,369,207	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	1,047	740,447	303,680	303,680
7	Biel-Täuffelen-Ins	22. XII. 1908	18. XI. 1912 / 11. III. 1918	4. XII. 1916	1,690,000	1,564,900	189,966	3,444,866	1,037,200	1,037,200
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,051,000	289,456	7,896,956	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	770,000	368,583	3,010,583	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	304,729	1,591,729	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1,700,000	1,700,000	341,582	3,741,582	163,000	162,825
				Total	26,078,500	20,654,100	2,459,218	49,191,818	9,229,940	9,127,965
				Gesamttotal	118,862,430	185,631,719	14,268,340	318,762,489	47,085,085	37,075,442