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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1932)

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

Autor: Bösiger, W. / Guggisberg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-650675

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 09.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1932.

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

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Das Berichtsjahr stand im Zeichen der anhaltenden Arbeitskrise grosser Teile unserer Volkswirtschaft. Die Arbeitslosigkeit hat gegenüber dem Vorjahr an Stärke und Ausdehnung sogar noch zugenommen. Deshalb musste die Frage hinreichender Arbeitsbeschaffung von der Bericht erstattenden Direktion stetsfort in erste Reihe gestellt werden, denn wir vertreten die Auffassung, dass in Zeiten des allgemeinen Rückganges der Arbeitsgelegenheiten die Privatwirtschaft, im Rahmen des finanziell Tragbaren, durch staatliche Aufträge zu beleben und vor dem Niedergang zu retten ist. Dabei ist unser Grundsatz, vorab dort Arbeit zu beschaffen, wo durch sie nicht nur der Arbeitslosigkeit gesteuert wird, sondern gleichzeitig dringende Bedürfnisse befriedigt werden, sowie wachsendem Schaden und drohenden Gefahren begegnet wird. Entsprechend diesen Richtlinien hat die Baudirektion ihre Arbeiten sowohl im Strassen-, Wasser- wie im Hochbau auch dieses Jahr Privatunternehmungen vergeben, und zwar womöglich zu Zeiten, da die private Bautätigkeit abzuflauen oder ganz zu ruhen pflegt. Dasselbe Vorgehen beobachteten wir bei Gemeinde- und Korporationsarbeiten, die staatlicher Subventionen teilhaftig geworden sind. Auch bei diesen Arbeiten haben die Aufträge nach der kantonalen Submissionsverordnung zu erfolgen, d. h. zu einem Preise, der dem Unternehmer bei sachkundiger Ausführung einen angemessenen Preis gewährleistet. Restlos abzulehnen sind, gestützt auf die da und dort von Gemeinden gemachten Erfahrungen, die Regiearbeiten.

Anerkennend wollen wir feststellen, dass die von der Arbeitslosigkeit schwer heimgesuchten Gemeinden zur Bekämpfung derselben dem staatlichen Beispiele folgten und ihrerseits durch Einrichtung von Bauplätzen im Strassen- und Wasserbau zur öffentlichen Arbeitsbeschaffung unter Mitwirkung des Staates und des Bundes durch ordentliche und ausserordentliche Beiträge übergegangen sind und damit den Wert der entgeltlichen Unterstützung gegenüber den gegenleistungslosen Geldzuschüssen klar erfasst haben.

Entsprechend dem Aufgabenkreis der Baudirektion enthält unser Bericht die Hochbautätigkeit, den Strassen- und Wasserbau, die Wasserwirtschaft und das Vermessungswesen.

Das **Hochbauamt** weist im Berichtsjahr einen intensiven Geschäftsgang auf, der mit Heranziehung von

Privatarchitekten zu Projektierungen und Bauleitungen bewerkstelligt worden ist.

An hauptsächlichsten Bauten, die 1932 vollendet werden konnten, sind zu erwähnen: Bern: chirurgische Klinik, die Universitätsbauten an der Muldenstrasse, die Amthäuser Saanen und Münster, das Direktorwohnhaus auf dem Tessenberg, sowie das maschinentechische Laboratorium des Technikums Biel.

Im Bau befand sich als bedeutendstes Objekt die Knabenerziehungsanstalt Erlach.

Im **Strassenbau** wurde weiter im Sinne des grossrätlichen Ausbauprogrammes von 1924 gearbeitet. Vom rund 700 km betragenden Strassennetz des genannten Programmes waren auf Ende des Jahres 510 km modern ausgebaut. Eine intensive Tätigkeit wurde namentlich auch in der Korrektion und im Ausbau von Ortschaftsdurchfahrten entwickelt. Diese verdienen zunächst ein Hauptaugenmerk, weil in den Ortschaften die grösste Summe der Interessen zusammenläuft. So waren auf Ende des Jahres korrigiert und ausgebaut 706 km gegenüber 625 km im Vorjahr.

Als erwähnenswerteste Korrektion ist die Verlegung der Südrampe der Pierre Pertuis-Strasse zu bezeichnen, welche im Dezember dem Verkehr übergeben werden konnte. 1933 erhält sie noch den neuzeitlichen Belag.

Eine heikle Arbeit war die durchgehende Untersuchung der Brücken, die mit Rücksicht auf die durch die Bundesgesetzgebung über den Motorfahrzeugverkehr zu erwartenden Gewichtserhöhungen haben durchgeführt werden müssen.

Der **Wasserbau** wickelte sich wieder einmal in normalem Rahmen ab, indem aussergewöhnliche Naturereignisse keine nennenswerten Schäden verursachten, wie dies leider für die Jahre 1930 und 1931 zu verzeichnen war. Dagegen brachte er im Gebiete der darniederliegenden Uhrenindustrie ganz besonders willkommene Arbeitsgelegenheit.

Am 23./24. September fand in Freiburg die **Schweizerische Baudirektorenkonferenz** statt. Sie hörte 2 Vorträge der bernischen Baudirektion über die «Vereinheitlichung der Submissionsverordnungen» und «Die Haftpflicht der Eigentümer von öffentlichem Grund und Boden (Staat und Gemeinden) in rechtlicher und technischer Hinsicht» und beriet sodann über die Normalien für den Bau neuer und für den Ausbau bestehender Bergstrassen, die Richtlinien für die Beseitigung von Niveauübergängen, Schema und Normalien für den Ausbau von Fernverkehrsstrassen, die Auswirkungen der durch das neue Automobilgesetz vorgeschriebenen verschärften Haftung der Besitzer von Motorfahrzeugen auf die Betriebe der öffentlichen Verwaltungen und über die Vollziehungsverordnung zum neuen Automobilgesetz im Allgemeinen, bei welcher besonders die Gewichtsbestimmungen einer lebhaften Diskussion riefen.

Die **westschweizerische Baudirektorenkonferenz,** welcher der Kanton Bern angeschlossen ist, tagte am 23./24. Juni in Genf. Auch sie hörte ein Referat der bernischen Baudirektion über die Grundsätze des neuen Strassenbaugesetzentwurfes. Verhandlungsgegenstände besondern Interesses bildeten daselbst: Die obligatorische Unfallversicherung für Fuhrleute von Strassenbaumaterialien, die Zugangsstrassen zum neuen Völkerbundspalast, öffentliche Gewässer als Vorfluter von Abwasserkanalisationen, das Autostrassenproblem vom westschweizerischen Standpunkte aus.

Ausgeprägte Aufmerksamkeit fanden die **Natur- und Heimatschutzfragen.** Neben einer Steinbruchanlage beim Blausee war der Schutz der gefährdeten Bielerseeufer vor wesensfremder Überbauung Gegenstand einlässlicher Studien. Unter Heranziehung der Mitarbeit von Direktor H. Schöchlin vom Technikum Biel wurden zuhanden der Ufergemeinden Alignementspläne ausgearbeitet, die in zweckmässiger und abwechslungsreicher Harmonie unter Wahrung des Landschaftsbildes den öffentlichen und privaten Interessen dienende Bebauungsmöglichkeiten ordnen.

Das **Gesamtbudget** der Bau- und Eisenbahndirektion pro 1932 betrug ohne die Spezialrubriken:

Irrenanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds an Reinausgaben	Fr. 6,857,200. —
Die Rechnung beträgt	» 6,973,425. 87
Mehrleistungen nach Abzug der Minderausgaben	Fr. 116,225. 87

Diese Mehrleistungen belegen sich durch Grossratsbeschluss vom 19. Mai 1932, wonach der Baudirektion zur Milderung der Arbeitslosigkeit Fr. 135,000 zur Verfügung gestellt wurden.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Ausgaben auf:

1. Irrenanstalten	Fr. 156,341. 15
2. Automobilsteuer	» 4,463,380. 60
3. Benzinzollanteil	» 1,401,619. 30
4. Spezialkredit für Strassenarbeiten von Fr. 5,000,000 gemäss Volksbeschluss von 1931	» 1,947,985. 75
5. Juragewässerkorrektion	» 67,984. 34
Total	Fr. 8,037,311. 14
Die Baudirektion hat somit auf Budgetkredite und Spezialrubriken insgesamt verausgabt	» 15,010,737. 01

Im fernern sind noch Arbeiten ausgeführt worden auf Grund von besonders eröffneten Krediten. Auf die bezüglichen Grossratsbeschlüsse wird in den einzelnen Abschnitten hingewiesen.

Grossen Zeitaufwand beanspruchten neben der angespannten Bautätigkeit die zahlreichen Geschäfte in Hoch-, Strassen- und Wasserbaupolizeisachen, sowie die verschiedenen Reglemente und Alignementspläne. Gross war auch die Zahl der Mitberichte an andere Direktionen.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals kam eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,879,455. 10 zur Rechnung, für welche für Betriebsunfälle Fr. 35,310. 95 und für Nichtbetriebsunfälle Fr. 16,886. 25, zusammen Fr. 52,197. 20 Prämien bezahlt worden sind. Die Prämienansätze waren gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die Leistungen der Anstalt betrugen mit Inbegriff der Renten, aber ohne Arzt- und Apothekerkosten Fr. 45,685. 60.

Beim versicherten Personal entfielen 139 Unfälle mit 1138 Krankentagen auf das Wegmeisterpersonal. Die Gesamtkrankentage erreichten jedoch 2933 (ohne Unfalltage) rund 2 % im Verhältnis zu den Gesamtarbeitstagen.

Die **Haftpflichtversicherung** für Werkschaden als Strasseneigentümer bei der Unfallversicherungsgesellschaft «Winterthur» ist in vermehrtem Masse in Anspruch genommen worden, so dass auf dem Vereinbarungswege die Prämie von Fr. 2500 auf Fr. 6000 erhöht wurde, was den Verhältnissen besser entspricht.

Beamtenpersonal. Die zunehmende Arbeitslast hauptsächlich im Wasserbau machte es notwendig, die im Organisationsdekret von 1920 vorgesehene, aber seit einer Reihe von Jahren nicht mehr besetzte Stelle des Wasserbauingenieurs beim Tiefbauamt wieder zu besetzen. Es wurde hiefür gewählt: Ingenieur Louis von Stürler in Bern und vorläufig dem Oberingenieurkreis I zugeteilt. Der Eintritt erfolgte auf 1. Januar 1932.

Als Bauführer für Wasser- und andere Bauten wurde mit Wirkung ab 1. Januar Albert Knutti gewählt und ebenfalls dem Kreis I zugeteilt. Knutti war bereits seit 15 Jahren provisorisch als Bauführer beim Staate tätig.

B. Gesetzgebung.

Der Entwurf zu einem neuen Strassenbaugesetz lag bei der grossrätlichen Kommission, welche jedoch im Berichtjahr die Vorprüfung nicht abgeschlossen hat. Die Abänderung der Reklameverordnung war im Studium. Ebenso erfolgten Untersuchungen über die Revision des Wasserbaupolizeigesetzes von 1857.

C. Hochbau.

Die Tätigkeit des Hochbauamtes war auch im verflossenen Jahre eine mannigfaltige. Nicht nur war dem Unterhalt der vielen Staatsgebäude Aufmerksamkeit zu schenken, vielmehr brachte die Weiterführung der begonnenen Neubauten grosse Arbeit. Zudem verlangte die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit vermehrte Verfolgung der Bauaufgaben und wurde Arbeit zugewiesen, wo dies im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kredite möglich war.

Die Bereitstellung neuer grösserer Arbeiten für die kommenden Jahre war eine weitere Aufgabe. Wenn auch an grossen Bauten nur die Erziehungsanstalt in Erlach neu beschlossen wurde, so hat doch das Hochbauwesen des Kantons beigetragen an die Beschaffung von Arbeit, was deutlich veranschaulicht wird durch die Summe der im Berichtjahr gemachten Zahlungen, die den Betrag von total Fr. 3,161,373. 45 ausmachen.

Neben diesen durchgeführten Arbeiten erfolgten, wie erwähnt, Studien über neue kommende Aufgaben: Die Frage der Verwendung des Schlosses Pruntrut, des Baues der alpwirtschaftlichen Schule in Zweisimmen, des Ausbaues des Lorygutes in Münsingen, des Neubaues des Staatsarchives und des Rathauses in Bern wurden für die Behandlung in den Behörden vorbereitet. Auch die durch die Motion Abrecht aufgegriffene Frage des Schutzes und der planmässigen Freihaltung der Ufer des Bielersees vor unerwünschter Bebauung wurde gefördert durch Alignementsentwürfe für verschiedene Seegemeinden.

Auch im verflossenen Jahre wurde der Grundsatz der Beiziehung unserer privaten Fachleute und Unternehmer zu den Staatsarbeiten weitgehend durchgeführt. Mit den Gewerbeverbänden wurde Fühlung genommen, soweit allgemeine Submissionen durchzuführen waren.

Unterhalt der Staatsgebäude, Budgetrubrik X. a. C. 1—5. Budget Fr. 580,000, Rechnung Fr. 578,538. 55.

Von den zur Verfügung stehenden Fr. 580,000 wurden verausgabt:

Für die Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude, Gefängnisse . . .	Fr. 148,659. 05
Für Straf- und Erziehungsanstalten .	» 16,836. 95
Für Heil- und Pflegeanstalten. . . .	» 60,819. 20
Für Universitätsinstitute und Kliniken	» 54,389. 10
Für Militäranstalten, Zeughäuser, Pulverhäuser usw..	» 54,898. 45
Für Unterrichtsanstalten, Seminarien, Techniken.	» 28,799. 55
Für weitere Amtsgebäude wie Landjägerposten, Archive und Beamtenwohnungen	» 35,597. 70
Für Pfarrhäuser	» 140,075. 50
Für Kirchen.	» 5,129. 30
Für öffentliche Plätze	» 3,328. 55
Für Wirtschaftsgebäude.	» 30,005. 20
Total	Fr. 578,538. 55

Diese Ausgaben verteilen sich auf 360 Objekte.

Zu erwähnen sind Erneuerungen in verschiedenen Universitätsinstituten; Rückstellung für die Renovation der Westseite des Käfigturms in Bern; Fassadenrenovation am Amthaus in Delsberg; Verbesserungen in der Strafanstalt Hindelbank; Erweiterung und Fassadenrenovation der Erziehungsanstalt in Köniz; Renovationen im Schloss Thun; Einbau neuer Gefängnisse im Schloss Trachselwald.

An Pfarrgebäuden seien folgende Arbeiten erwähnt:

Einbau von Badzimmern und Renovationen in Aarwangen, Dürrenroth, Hilterfingen, Ins, Oberwil, Rüederswil, Walperswil, Hasle. Das Pfarrhaus in Limpach wurde mit Zentralheizung ausgestattet.

An verschiedene dieser Objekte wurden von den betreffenden Kirchgemeinden Beiträge an die Kosten geleistet.

Für den Unterhalt der Heil- und Pflegeanstalten wurden aus Baukrediten Fr. 35,000 verausgabt.

Neben diesen aufgeführten Objekten wurden die zum Unterhalt der Staatsgebäude vorhandenen Summen verwendet für andere Verbesserungen, Dach- und Brunnenunterhalt. Diese letztern Posten betragen durchschnittlich pro Jahr Fr. 118,000.

Neubauten, Budgetrubrik X. a. D. 1. Budget Franken 1,200,00, Rechnung Fr. 1,199,863. 50.

Diese Ausgaben verteilen sich auf die nachstehenden Geschäfte:

Bern: chirurgische Klinik; Neu- und Umbauten.
Bern: Universitätsneubauten.
Saanen: Amthaus; Neubau.

Aarwangen: Anstalt; Umbauten.
Münster: Amthaus; Neugestaltung.
Tessenberg: Erziehungsanstalt; Direktorhaus-Neubaus.
Wangen: Amthaus; Bureauxumänderungen.
Biel und Burgdorf: Techniken; Bauarbeiten.
Bellelay: Heil- und Pflegeanstalt; Höfe etc.
Wangen: Schloss; Umbauten im Innern.
Kehrsatz: Anstalt; Dienstwohngebäude-Neubau.
Limpach: Pfarrhaus; Zentralheizung etc.
Belp: Turm; Ausbau der Landjägerwohnung.
Bern: Hochschulinstitute; Ergänzungsarbeiten.
Bern: Chemiegebäude; chemisches Laboratorium.
Pruntrut: Schloss; Planstudien.
Zweisimmen: alpwirtschaftliche Schule; Wettbewerb.
Bern: Amthaus; Polizeigaragen.
Laupen: Schloss; Sicherungsarbeiten.

Zu den einzelnen Posten sei folgendes bemerkt:

Bern: chirurgische Klinik. Nach der Übergabe des Neubaues am 7. November 1931 und der Inbetriebnahme der Klinik wurde in einer zweiten Bauetappe mit dem Bau der alten Klinik und des Imhofpavillons begonnen. Diese Arbeiten waren das Jahr über im Gange. Die Abrechnung erfolgt 1933.

Bern: Universitätsneubauten an der Muldenstrasse. Nachdem in den Vorstudien zu diesem bedeutenden Bau 1928 durch Wettbewerbsentscheid das Projekt der Architekten Salvisberg & Brechbühl zur Ausführung empfohlen wurde, beschloss der Grosse Rat im Mai 1929 die Ausführung. Im Herbst des gleichen Jahres wurden die Arbeiten begonnen; der gesamte Bau wurde auf Sommersemester 1932 dem Betriebe übergeben.

Für den Bau wurden laut Abrechnung Fr. 2,976,655 verausgabt, für Mobiliar ohne Instrumente Fr. 486,872.

An Beiträgen von Bund und Gemeinde Bern wurden neben der Verkaufssumme von Fr. 1,800,000 der alten Kavalleriekaserne am Bollwerk Fr. 472,482. 70 rückvergütet, so dass aus neuen Mitteln zu Lasten des Hochbaues Fr. 1,176,655 aufgebracht werden mussten.

Die Bauabrechnung beläuft sich mit Mobiliar auf Fr. 3,470,758. Der bewilligte Kredit mit Einschluss der Subventionen betrug Fr. 3,470,981.

Saanen: Amthaus. Im Frühjahr 1931 bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 280,000 für ein neues Amthaus in Saanen. Die Baudirektion übertrug Architekt Max Kuhn in Spiez die Ausarbeitung der Pläne sowie die örtliche Bauleitung. Im Herbst 1932 wurde der Bau, der nun mit dem alten Gefängnisturm auf aussichtsreicher Höhe verbunden ist, fertig erstellt. Die Abrechnung bewegt sich im Rahmen des bewilligten Kredites.

Von dem Programm der baulichen Ausgestaltung der **Knabenerziehungsanstalt Aarwangen** wurde im Berichtsjahr, nachdem die neue Viehscheune erstellt ist, der innere Umbau und die Erneuerungsarbeiten am Verwaltungsgebäude durchgeführt. Auch der Umbau der obern Scheune ist vollendet. Diese Arbeiten sind abgerechnet und belaufen sich auf Fr. 236,000. Mit dem Restkredit von Fr. 13,100 wird nun die Erstellung eines Teiles von Waschgelegenheiten für die Zöglinge ausgeführt. Diese Arbeiten fallen in das Jahr 1933.

Münster: Amthaus. Diese Arbeiten wurden im Frühling 1931 mit der Erstellung eines neuen Bezirksgebäudes zur Unterbringung des Amtsgerichtes, des Regierungsstatthalteramtes und der Gefängnisse begonnen und waren im Berichtsjahr im vollen Gange. Das neue Gebäude konnte im Herbst bezogen werden; im Winter 1932/33 wurde mit der Neueinrichtung der Räume des alten Amthauses begonnen. Diese Arbeiten erstrecken sich auf äussere und innere Herstellung dieses Gebäudes, welches die Amtschaffnerei, das Grundbuchamt und das Betreibungs- und Konkursamt beherbergen wird. Die Gemeinde- und Spitalbehörden von Münster haben eine weitgehende Veränderung der Vorplätze und Gartenanlagen vor Spital und altem Amthaus, in Verbindung mit den staatlichen Organen durchgeführt; das an das Spital angebaute Gefängnis ist im verflossenen Winter niedergerissen worden. Diese Arbeiten waren als Massnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in der Gemeinde äusserst willkommen.

Nach Durchführung der Arbeiten im alten Amthaus verbleibt noch die Herstellung des ursprünglichen Gefängnisbaues als Passantenherberge. Diese Arbeiten werden 1933 vollendet sein.

Tessenberg: Neues Direktorwohnhaus. Im Berichtsjahr ist dieses Gebäude bezogen worden, nachdem Garagen, Garteneinfriedigungen und Anlagen erstellt sind. Die Abrechnung liegt noch nicht vor; die Baukosten bewegen sich im Rahmen des bewilligten Kredites. Mit diesen Bauten ist die Anlage auf dem Tessenberg nun ausgebaut.

Die Umänderung der Bezirksbureaux im **Amthaus Wangen** ist, wie schon im Bericht des Vorjahres erwähnt, durchgeführt. Gewisse Saldozahlungen waren noch ausstehend, die nun erledigt sind.

Biel und Burgdorf: Techniken. Nachdem im Jahre 1931 die Erweiterungsarbeiten zum Maschinenlaboratorium im **Technikum Burgdorf** mit einer Bausumme von Fr. 50,000 beendet waren, ist im Jahre 1932 anschliessend der Ausbau des chemischen Laboratoriums anhand genommen worden. Die Kosten betrugen Fr. 11,800.

Für den Ausbau des maschinen-technischen Laboratoriums im **Technikum Biel** sind gemäss Grossratsbeschluss vom 18. November 1930 Fr. 70,800 bewilligt. Mit den Arbeiten wurde im Jahre 1931 begonnen. Fertiggestellt waren sie Ende 1932. Gleichzeitig erfolgte auch die Installation der Maschinen.

Im Anschluss an die Bauarbeiten zum neuen Krankenpavillon in **Bellelay** wurde mit den Arbeiten für die Anlage der Höfe und Aborte begonnen und im Berichtsjahr durchgeführt. Dieselben mussten, da sie im Programm für den Ausbau und die Erweiterung der Heil- und Pflegeanstalten ursprünglich nicht vorgesehen waren, auf laufende Rechnung verbucht werden. Diese Bauarbeiten sind abgerechnet.

Mit den Bauarbeiten für die Erstellung eines Wohnhauses für Anstaltsangestellte der **Mädchenerziehungsanstalt in Kehrsatz** wurde im Herbst 1932 begonnen und der Rohbau war vor dem Einwintern unter Dach. Der innere Ausbau ist im Gange. Der Bau wird bis 1. Mai 1933 bezugsbereit sein. Die Abrechnung erfolgt 1933.

Auf dringliches Begehren der Polizeidirektion wurde im Jahre 1930 der Umbau und die Erweiterung der **Landjägerwohnung im alten Gefängnisturm in Belp**

projektiert. Diese Bauten sind im Berichtsjahr durchgeführt worden; die Passantenherberge im Turm wurde vergrössert auf 2 Geschosse. Neue Aborteinrichtungen sind eingebaut. Auch die am Turm angebaute Landjägerwohnung, die den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entsprach, ist vergrössert und erneuert. Diese Arbeiten im Betrage von Fr. 18,040. 80 sind abgerechnet.

Mit dem 11. November 1932 ist das **Schloss Pruntrut,** welches im Jahre 1838 an die Gemeinden der Ajoie abgetreten worden war, wieder in den Besitz des Staates übergegangen. Über die Verwendung dieser Schlossgebäude im Interesse der Erhaltung dieses grössten Schlosses des Kantons Bern sind im Laufe der Jahre die verschiedensten Studien gemacht worden. Seit 1925 untersuchten die Behörden die Übersiedlung der Ecole normale in das Schloss; dieser Vorschlag musste aber infolge der veränderten Verhältnisse fallen gelassen werden. Neue Studien betrafen die Verlegung der Bezirksverwaltung in das Schloss. Im Berichtsjahr ist dieses Projekt bereinigt worden. Die Vorarbeiten zu diesem Vorschlag sind so weit fortgeschritten, dass die Vorlage an den Grossen Rat 1933 erfolgen kann.

Bereits im Jahre 1930 und früher wurde die Frage der Errichtung einer **alpwirtschaftlichen Schule** von den zuständigen Behörden erörtert. Damit im Zusammenhang wurde mit Regierungsratsbeschluss vom 8. Januar 1932, nachdem man sich über die Platzfrage geeinigt hatte, ein Kredit von Fr. 20,000 für Planstudien bewilligt. Ende 1932 eröffnete die Baudirektion einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Neubauten in **Zweisimmen.** Die Vorlagen an die Behörden werden im kommenden Jahre ausgearbeitet werden können.

Mit der Erstellung der **Polizeigaragen beim Amthaus Bern** wurde Ende 1932 begonnen und sind die Arbeiten als Notstandsarbeiten durchgeführt worden. Allerdings mussten dieselben wegen ungünstigen Witterungsverhältnissen verschiedentlich unterbrochen werden. Die Garagen werden im Laufe des Sommers 1933 bezugsbereit.

Der **Ausbau und die Erweiterung der kantonalen Heil- und Pflegeanstalten** hat sich seit 1926, dem Zeitpunkt der Bewilligung des Baukredites von Fr. 2,000,000 plus den Spezialkrediten für die Wasserversorgungsanlage Bellelay und den Beiträgen der Brandversicherungsanstalt von zusammen Fr. 168,500 wie folgt vollzogen:

Ausgeführt und abgerechnet sind:

Münsingen, Abteilung VI, Frauen und Männer, Fr. 251,540. 60. Abteilung VII, Frauen und Männer Fr. 147,633. 10. Abteilung I, Frauen und Männer, Fr. 39,776. 85. Wohnungseinbau Walke, Fr. 14,324. 20.

An Stelle des Pavillonneubaues für Frauen wurde in Abänderung des Programms das neue Wärterinnenhaus erstellt, für welches die Abrechnung 1933 erfolgen wird.

Waldau. Automatische Kühlanlage Fr. 14,584. 80. Ausbau des Pfründerhauses Fr. 1,677. 25.

Bellelay. Pavillon-Neubau für Frauen 399,986. 65 Franken. Wasserversorgungsanlage Fr. 237,295

Total für alle 3 Heil- und Pflegeanstalten Franken 1,106,818. 45.

Es stehen somit für den Ausbau der kantonalen Heil- und Pflegeanstalten noch zur Verfügung: Franken 1,061,681. 55.

Ausser den hievor erwähnten Bauausführungen etc., die rein zu Lasten der Budgetrubriken der Baudirektion ausgeführt wurden, waren auch Umbauten, Neubauten und Renovationen auszuführen zum Teil auf Rechnung anderer Direktionen:

Bern: Militäranstalten. Umbauarbeiten auf Grund des Waffenplatzvertrages mit der Eidgenossenschaft.

Im Berichtsjahr sind sämtliche Bauarbeiten, zu welchen der Staat auf Grund des Waffenplatzvertrages verpflichtet war, fertiggestellt worden. In diesem Rahmen wurden im Berichtsjahr folgende Arbeiten ausgeführt:

1. **Kaserne:** Die neue Heizungsanlage, an welche die Kaserne und die kantonalen Zeughäuser angeschlossen sind, ist am 12. Februar 1932 durch einen Experten abgenommen worden. Ferner sind in der Kaserne fertiggestellt und dem Betrieb übergeben: Eine neue Duschen- und Bäderanlage für Offiziere und Mannschaften, sowie ein neu eingerichteter Tröckneraum.

2. **Stallungen:** Ausser den allgemeinen Renovationen der Stallungen, welche im Frühjahr 1932 beendet waren, sind ausgeführt:

Anbau von 2 Stallwachtlokalen an die Reitbahn.
Einbau von 8 Boxen im Krankenstall.
Umbau der Schmiede.
Erstellen einer feuersicheren Treppe zum Wärterzimmer.
Nivellieren und Walzen der Vorplätze und Stallhöfe.

3. **Zeughäuser:** Wesentliche bauliche Veränderungen wurden in den kantonalen Zeughäusern nicht vorgenommen; immerhin sind für zirka Fr. 20,000 defekte Dachrinnen und Abfallrohre ersetzt worden.

Mit den auf dem Gesamtkredit erzielten Einsparungen führten wir den Umbau der Kasernenverwaltung durch, bei welcher Gelegenheit in diesem Gebäude eine neue Zentralheizung eingebaut wurde.

Im **Seminar Hofwil** erfolgte der Einbau von 10 Klavierzellen im zweiten Estrich, sowie die Herstellung der Zugänge und Treppen zu denselben, ein neuer Windfangabschluss im Erdgeschoss, die Erweiterung der Toilettenräume, die Renovation der Vorsteherwohnung sowie die Einrichtung von 2 Badzimmern in den Wohnungen des Vorstehers und des Aufsichtslehrers. Die Badzimmer wurden aus dem Kredit der Baudirektion im Betrage von Fr. 4200 erstellt, für die übrigen Arbeiten von Fr. 30,000 wurden die Kredite von der Unterrichtsdirektion ausgewirkt.

Das Brüttelen-Bad wurde im Jahre 1895 durch den Staat Bern erworben und anfänglich durch eine Gruppe der Domäne Witzwil bewirtschaftet. In den Jahren 1896 und 1897 wurde das alte Bad umgebaut und 1898 als **kantonale Mädchenerziehungsanstalt «Aebiheim Brüttelen»** eröffnet. Die Erfahrungen zeigten nur allzubald, dass die Platzverhältnisse in den Schul-, Schlaf- und Wohnräumen zu eng waren. Die Ausführung der dringlichsten Verbesserungen, die Vergrösserung der Essäle, die Erneuerung der Anstaltsküche wurde vorgenommen, alle weitern baulichen Verbesserungen auf später verschoben. Im Juli 1928 wurden alsdann die Architekten

Stettler & Hunziker zur Projektierung der notwendigen Erweiterungsbauten beauftragt. In der Sitzung des Grossen Rates vom 14. Mai 1929 wurden die finanziellen Mittel für die Erweiterung der Anstalt bewilligt. Nebst dem «Aebifonds» von Fr. 275,711. 40 stellte der der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 189,288. 60 zur Verfügung. Die Bauarbeiten wurden 1930 und 1931 ausgeführt. Am 19. März 1931 fand die Einweihungsfeier statt. Im Jahre 1932 waren noch einige Saldozahlungen fällig. Die Baukosten bewegen sich im Rahmen des bewilligten Kredites.

In der **Taubstummenanstalt Münchenbuchsee** wurden ausgeführt, der Umbau und die Renovation der Schlafsäle im I. Stock und sonstige Herstellungsarbeiten. Bestritten wurden die Kosten aus Krediten, die der Unterrichtsdirektion speziell zu diesem Zweck zur Verfügung stunden. Kredit Fr. 26,470.

Aus Kreditersparnissen des Jahres 1931 wurden für Neuerungen im Metzgereilokal und Einbau von Wohnungen im Metzgereigebäude der **Gutsverwaltung Öschberg** Fr. 11,800 im Berichtsjahr verausgabt.

Renovation in der Aula der Universität Bern. Auf die Jahrhundertfeier hin hat Herr Fürsprecher Ruprecht in Bern der bernischen Hochschule zum Schmucke ihrer Aula ein Wandbild gestiftet. Diese hochherzige Schenkung veranlasste die kantonale Baubehörde, Studien darüber vorzunehmen, wie die Aula zur würdigen Aufnahme des Bildes umgestaltet werden könnte. Das in Zusammenarbeit mit Herrn Architekt Ingold entstandene Projekt, das eine den Staatsfinanzen Rechnung tragende Lösung darstellt, sieht die Schaffung eines neuen Podiums und einer zur Aufnahme des Bildes freien Wand vor. Durch die Behandlung und durch die farbige Abtönung der Wände wird ein Raum geschaffen, in dem das Jubiläumsgeschenk wirksam zur Geltung kommen soll. Der Kredit von Fr. 60,000 verteilt sich auf die Rubriken Neubauten und Amtsgebäude zu gleichen Teilen. Die Umbauarbeiten sind im Gange und werden 1933 abgerechnet.

Im Anschluss an unsere Ausführungen im Jahresbericht von 1931 betreffend den Neubau der **Übungsschule beim Oberseminar in Bern** ist in bezug auf die bauliche Entwicklung folgendes zu erwähnen: Die Erd-, Maurer- und Eisenbetonarbeiten schritten rasch und vertragsgemäss vorwärts, so dass der Rohbau Ende Juni 1932 unter Dach war. Der innere Ausbau ging in normaler Weise vor sich. Die Übergabe des Neubaues und die Abrechnung fallen in das Jahr 1933.

Mit Beschlüssen vom 9. Mai und 12. September 1932 bewilligte der Grosse Rat zusammen Fr. 360,000 für den Ausbau der **Erziehungsanstalt im Schloss Erlach** entsprechend den heute an ein Erziehungsheim zu stellenden Anforderungen. Die Bauarbeiten unter der Bauleitung von Architekt Leuenberger in Biel sind im Gange. Die Fertigstellung derselben, die Bauabrechnung und der Schlussbericht fallen in das Jahr 1933.

Mit Rücksicht auf die Beschäftigungsmöglichkeit von Arbeitslosen wurde der vom Grossen Rat mit Beschluss vom 25. November 1931 geschaffene **Krisenfonds,** der für Hochbauten einen Betrag von Fr. 300,000 vorsieht, für Neu- und Umbauten beansprucht. So wurden in Angriff genommen die Konsolidierungsarbeiten im Amthaus Biel, Neuerungen im Innern und am Äussern des Schlosses Nidau, Fundierungen des Gefängnisses und Neuerungsarbeiten im Amthaus Bern, Ausbau des Erkennungsdienstes in der Polizeikaserne in Bern, Umbau der Gefängnisse im Schloss Schwarzenburg, Erneuerungen im Hause Gesellschaftsstrasse 2 Bern usw. Nach Beendigung der Arbeiten wird über den Verlauf derselben und über die Abrechnung berichtet.

Die Gesamtsumme der ausgestellten Zahlungsanweisungen auf den verschiedenen Rubriken ist folgende:

1. Unterhaltsarbeiten, Rubrik C. 1 bis 5	Fr.	578,538. 55
2. Hochbau-Neubauten X. a. D. 1	»	1,200,871. 20
3. Hochbau-Neubauten X. a. D. 2 (Heil- und Pflegeanstalten)	»	125,189. —
4. Aus Spezialrubriken und Amortisationen	»	1,256,774. 70
Total pro 1932	Fr.	3,161,373. 45

Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden und Korporationen.

Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität, des Kirchen- und Armenwesens hatte die Baudirektion 79 Geschäfte (Pläne, Devise, Abrechnungen) zu begutachten.

Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Eine recht umfangreiche Arbeit bildet immer die Prüfung der Bau-, Elektrizitäts- und Wasserversorgungs-, sowie Kanalisationsreglemente usw. der Gemeinden. So wurden im Berichtsjahr begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung unterbreitet:

Baureglemente	3
Wasserversorgungsreglemente	16
Elektrizitätsreglemente	4
Gasverbrauchsreglemente	3
Kanalisationsreglemente	6
Reglement über das Plakatwesen	1
Statuten für einen Umlegungskreis	1
Alignementspläne	23

Einzelne Reglemente und Alignementspläne wurden zur Neubearbeitung an die Gemeinden zurückgewiesen.

Hochbaupolizei.

Die Baudirektion beschäftigt sich im Gebiete der Hochbaupolizei erstinstanzlich in allen Baupolizeigeschäften, in welchen technische Fragen zu beurteilen sind und oberinstanzlich als Antragsbehörde an den Regierungsrat in Fällen, da gegen Bauentscheide der Regierungsstatthalter Rekurs an den Regierungsrat erhoben wird. Hochbaupolizei ist der Inbegriff der Vorschriften, die sich die Gemeinden im Gebiete des Hochbauwesens zur öffentlich-rechtlichen Regelung desselben geben. So hat die Baudirektion in 11 Fällen ihre Anträge an den Regierungsrat gestellt. 3 Rekurse wurden gutgeheissen, 1 teilweise und 7 abgewiesen.

D. Strassenbau.

Entgegen den Jahren 1930 und 1931 ist glücklicherweise unser Kantonsgebiet von grössern Naturschäden verschont geblieben. Kleinere Schäden traten, wie alljährlich, an der Brienzerseestrasse auf. Auch im Kreise II und IV verursachten grössere Gewitter Beschädigungen an einzelnen Strassen, besonders in Schangnau. Sehr unangenehm machten sich auch im Frühjahr die Frostaufstösse in verschiedenen, nicht ausgebauten Strassen bemerkbar.

Statt mit den Naturereignissen hatten wir aber im laufenden Jahre mit der immer mehr überhand nehmenden Arbeitslosigkeit zu kämpfen. Unsere Arbeiten mussten daher so eingestellt werden, dass möglichst viele Arbeitslose dabei beschäftigt werden konnten. Eine ganze Reihe von Bauten haben wir bei der Direktion des Innern angemeldet, um vom eidgenössischen Arbeitsamt Beiträge an die ausgesetzten Lohnsummen zu erhalten.

Dem einigermassen normalen Jahre entsprechend, stimmen auch Budget und Rechnung der einzelnen Posten überein:

1. Unterhalt der Strassen, Budgetrubrik X. E. 1—5.

Wegmeisterbesoldungen. Rubrik X. E. 1, Budget Fr. 2,091,672. Rechnung Fr. 2,091,719. 80.

Diese Rubrik umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und auf denjenigen Gemeindestrassen IV. Klasse, auf denen der Staat gemäss Gesetz vom 20. November 1892 den Wegmeisterdienst besorgt. Hier sind auch diejenigen Beträge verrechnet, die den Gemeinden an Stelle der direkten Wegmeisterstellung ausgerichtet werden. Von den Gesamtkosten entfallen auf diese Strassen IV. Klasse rund Fr. 330,000.

Im Oberwegmeisterpersonal sind im Berichtsjahr keine Veränderungen eingetreten. Ihre Zahl beträgt 21 Mann von denen 12 zugleich das Amt des Amtsschwellenmeisters versehen.

Die Zahl der Wegmeister ist wieder auf 492 angewachsen und beträgt 3 mehr als im Vorjahr. Dies rührt daher, dass, besonders im IV. Oberingenieurkreise, eine Anzahl Stellen nur provisorisch besetzt waren und nun wieder ihre endgültige Besetzung erhalten haben.

Wie in den Vorjahren werden den Wegmeistern für besondere Arbeitsleistungen ausserhalb ihres Bezirkes, wie Steinbrechereien, Walzungen, Teerungen und dergleichen, Zulagen ausgerichtet.

Strassenunterhalt, Rubrik X. E. 2. Budget Fr. 1,050,000, Rechnung Fr. 1,050,000. 42.

Sie umfasst den im bisher üblichen Rahmen betätigten Unterhalt der noch nicht ausgebauten Strassen, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies und Schotter, den Unterhalt von Brücken, Durchlässen, Mauern, Strassenschalen und dergleichen, sowie die Strassenreinigung.

Das Strassennetz des Staates hatte auf Ende des Jahres 1932 eine Länge von 2253,8 km, dasjenige der Strassen IV. Klasse mit Wegmeisterstellung eine solche von 528 km.

Gegenüber dem Vorjahr kamen bei ersteren hinzu die Strasse von der Hoflandernbrücke über Schwefelberg bis zum Gurnigelbad und diejenige von Laufen nach Breitenbach. Dagegen wurde ein Teil der Lyssachstrasse an die Gemeinde Burgdorf, die Holligenstrasse zwischen Effinger- und Könizstrasse sowie die Untertorbrücke an die Gemeinde Bern abgetreten.

Bei den Strassen IV. Klasse wurden neu übernommen: 2 Strassenstücke in der Fortsetzung der Erizstrasse, die Entschädigung für Wegmeisterstellung auf der Strasse Süfternen-Gantrist, sowie diejenige für die Strecke Schangnau-Kemmeriboden, Nidau-Port und Vermes-Seehof-Bächlen. Dagegen gingen die Strecken der neu übernommenen Staatsstrassen ab.

Wasserschaden und Schwellenbauten, Rubrik X. E. 3. Budget Fr. 350,000, Rechnung Fr. 349,994. 40.

Noch waren aus den Vorjahren grössere Posten für die damals bewilligten Beiträge zu tilgen. Dank dem verhältnismässig normalen Sommer war jedoch mit dem uns zur Verfügung stehenden Kredit bei Handhabung grösster Sparsamkeit auszukommen.

Trotz nicht übermässig grosser Schneemengen beanspruchten die Schneeräumungsarbeiten an der Grimsel immerhin Fr. 28,642. 20. Die schlimmste Strecke längs der Seeuferegg wurde von den K. W. O. mit einer Lawinengalerie versehen, was die Gefahren bei den Schneebrucharbeiten vermindern wird. Die Eröffnung der Grimselstrasse erfolgte am 23. Juni.

Brandversicherung der Brücken, Rubrik X. E. 4. Budget Fr. 2300, Rechnung Fr. 2154. 40.

Es handelt sich um die Brandversicherungsbeiträge für unsere hölzernen Brücken, Wegmeisterhütten usw. Bemerkungen sind dazu nicht anzubringen.

Automobilbetrieb, Rubrik X. E. 5. Budget Fr. 50,000, Rechnung Fr. 36,334.

Die Betriebsausgaben für den Automobildienst der Zentralverwaltung konnten im Berichtsjahr um rund Fr. 13,500 unter dem Voranschlag gehalten werden.

Zusammenfassend ergibt sich über die Rubriken des Strassenunterhaltes folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	2,091,672. —	2,091,719. 80
2	Ordentlicher Strassenunterhalt	1,050,000. —	1,050,000. 42
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	349,994. 40
4	Brandversicherung von hölzernen Brücken usw. .	2,300. —	2,154. 40
5	Automobilbetrieb	50,000. —	36,334. —
	Total	3,543,972. —	3,530,203. 02

Die Minderausgaben gegenüber dem Budget beziffern sich demgemäss auf Fr. 13,768. 98.

2. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug im

Jahre 1932	Fr.	4,004,006. 16
Einnahmen aus Rückvergütungen und Beiträgen	»	420,093. —
Dazu kommt der Benzinzollanteil des Jahres 1931 mit	»	1,398,167. 75
sowie der Saldovortrag dieses letzteren vom Jahre 1931 mit . . .	»	48,918. 04
Total	Fr.	5,871,184. 95
abzüglich der Mehrleistungen auf Autosteuer vom Jahre 1931. . .	»	27,552. 42
so dass zur Verfügung standen . .	Fr.	5,843,632. 53
Verwendet wurden	»	5,864,999. 90
Es ergeben sich somit Mehrleistungen von.	Fr.	21,367. 37

Auf Ende des Jahres waren eine Anzahl Arbeiten in Angriff genommen, deren Abrechnung die Rechnung von 1933 mit Fr. 118,484. 75 belasten wird.

Zur weitgehenden Beschäftigung von Arbeitslosen wurde im Berichtsjahr danach getrachtet, vor allem Korrektionsarbeiten durchzuführen, deren Vornahme auch in der sonst toten Jahreszeit möglich ist und bei denen die Arbeitslöhne den Hauptbestandteil bilden. An eine Reihe derartiger Arbeiten wurden uns vom eidgenössischen Arbeitsamt Beiträge aus den Krediten für Arbeitslosenfürsorge zugesichert. Deren Eingang fällt jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr.

Auf den Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen wurden aus diesen Kreditrubriken folgende bedeutende Arbeiten ausgeführt:

Korrektion und Ausbau in Ringoldingen sowie auf weitern Strecken der Simmentalstrasse und der Strasse Zweisimmen-Saanen-Gstaad. Korrektion und Kanalisation in Spiezwiler. Belag auf der Strecke Gümmenen-Ritzenbach als Reststück der Hauptdurchgangsstrasse nach Murten. Ausbau einer Umgehungsstrecke zur Vermeidung der Dorfdurchfahrt in Gurbrü auf der Durchgangsstrasse nach Neuenburg. Ausbau im Dorf Münsingen. Ausbau der Strassenstrecken Zäziwil-Amtsgrenze Signau und Ostermundigen-Deisswil. Belag zwischen Jegenstorf und Grafenried sowie zwischen Schalunen und Bätterkinden der Strasse Bern-Solothurn. Auf der Strasse durch das St. Immertal wurde der Belag der Korrektionsstrecke Cortébert-Courtelary aufgebracht, ebenso derjenige auf den Strecken Villeret-St. Immer und Sonvilier-Renan, womit diese Strasse einen durchgehenden modernen Belag aufweist. Ausgebaut wurden ferner das Dorf Kallnach und die Stadtstrecke in Aarberg. Im IV. Oberingenieurkreis wurde hauptsächlich der Ausbau der Luzernstrasse zwischen Signau und Schüpbach und Schüpbach und Langnau fortgesetzt. Die Arbeiten zwischen Zollbrück und Mungnau wurden weitergeführt und der erste Teil der Strecke Huttwil-Schwarzenbach durchgreifend korrigiert und mit Belag versehen. Auf der Strasse Tavannes-Delsberg wurden die Belagsarbeiten an der Nordrampe der Pierre Pertuis und in den Gorges de Court weiter gefördert. Desgleichen die Korrektionsarbeiten auf der Rangiers-Strasse und auf der Strecke Courtemaîche-Buix der Strasse nach Delle. Die Strecken Bassecourt, Abzweigung nach Berlincourt und nach Glovelier wurden mit Belag versehen, ebenso die Strecke Damvant-Réclère.

Auf Nebenstrassen wurden in der Hauptsache ausgeführt:

Die Fortsetzung von Strassenkorrektion und -ausbau im Dorfe Kandersteg; Korrektion und Ausbau auf der Strasse Spiez-Krattigen bis zum Salzbrunnen; Korrektion im Dorf Sigriswil; Korrektion und Ausbau der Strasse Thun-Steffisburg zwischen Hübeli und Bösbach und Ausbau der Strasse zwischen Gemeindegrenze Thun und Uetendorf. Die Gemeinde Thun hat ferner den Umbau der rechtsufrigen Thunerseestrasse zwischen Lauithor und Gemeindegrenze Hilterfingen durchgeführt, an welchem sich der Staat finanziell namhaft beteiligt. Im weiteren wurde ausgeführt der Ausbau eines Teiles der Strassen im Dorf Wattenwil, die Fortsetzung in den Ortschaften Riggisberg und Schwarzenburg; die Strassenpflästerung in Laupen und der Ausbau im Dorfe Uettligen. Vorgenommen wurde ferner die Strassenkorrektion in Grosswabern gemeinsam mit der Gemeinde Köniz und der Ausbau der Reststrecke zwischen Kehrsatz und Belp. Auch zwischen Worb und Engistein wurde die noch fehlende Strecke mit staubfreiem Belag versehen. Auf der Strasse Schönbrunnen-Urtenen wurde ein erster Teil ausgebaut, desgleichen zwischen Büetigen und Dotzigen und eine Strecke der Strasse Büren-Lengnau im Weichbild von Büren. Die noch fehlende Strecke zwischen Täuffelen und Hagneck wurde zusammengeschlossen. In Burgdorf wurde die Strasse nach Wynigen bis zum Sommerhausstutz ausgebaut; desgleichen die Strecken Wangen-Wiedlisbach, Madiswil-Lindenholz und Lindenholz-Kleindietwil, ebenso in Aarwangen die Strecke vom Schloss über die Aarebrücke. Korrigiert und ausgebaut wurde die Strasse zwischen Moutier und Grandval sowie zwischen Grandval und Crémines. Grössere Ausbauarbeiten wurden ferner auf den Strassen in den Freibergen vorgenommen, ebenso zwischen Alle und Vendlincourt, Alle und Courgenay, Courtedoux und Fahy, wie auch auf der Strasse Pruntrut-Coeuve im Weichbild von Pruntrut.

Daneben wurden noch eine Menge kleinerer Arbeiten ausgeführt und auch die Behebung allzu starker Seitengefälle fortgesetzt.

Da die in den früheren Jahren ausgeführten billigen Beläge wohl zur Beschleunigung des Strassenausbaues wesentlich beitrugen, bei zunehmender Verkehrsdichte infolge von Nachbehandlungen aber recht bedeutende Unterhaltskosten erforderten, wurde in letzter Zeit zur Herstellung von Belägen übergegangen, die eine grössere Dauerhaftigkeit gewähren. In den Ortschaften oder auf starken Steigungen wird der Verwendung von Kleinsteinpflästerung alle Aufmerksamkeit geschenkt. Übrigens fahren wir fort in unsern Versuchen über die Eignung und Zweckmässigkeit der Betonstrassen.

Wir haben bereits kurz darauf hingewiesen, dass sich die Durchführung von Strassenkorrektionen sehr gut eignet zur Beschäftigung der Arbeitslosen. Wir haben daher eine grössere Anzahl solcher Arbeiten beim eidgenössischen Arbeitsamt angemeldet, um vom Bunde die hiefür vorgesehenen Beiträge an die Lohnsummen zu erhalten. Solche sind uns auch für grössere Ar-

beiten zugesichert worden. Sie haben es uns ermöglicht, mit den gewährten Beiträgen weitere Arbeiten auszuführen. Diese Beiträge sind aber leider im Berichtsjahr noch nicht eingegangen, wodurch sich der scheinbare Ausgabenüberschuss der Abrechnung ergibt.

Nach dem Vorgesagten setzt sich die Verwendung der Autosteuer und des Benzinzollanteiles wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	82,326. 20
2. Strassenwalzungen	»	155,446. 70
3. Oberflächenbehandlungen mit Teer und Bitumen	»	350,925. 35
4. Innenbehandlungen und Spezialbeläge	»	2,976,049. 60
5. Korrektionen und verschiedene Ausbauarbeiten	»	1,884,976. 75
6. Unterhalt der ausgebauten Strassen	»	299,470. 15
7. Beiträge an Vereinigungen für Strassenwesen	»	7,397. 40
8. Verzinsung des Spezialkredites von Fr. 5,000,000	»	108,407. 75
Total	Fr.	5,864,999. 90

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

Budget Fr. 250,000, Rechnung Fr. 250,000.

An bedeutenderen Arbeiten sind folgende zu erwähnen: Umbauten von Stützmauern auf der Grimsel-, der Hof-Susten- und der Pillonstrasse; Strassenkorrektionen in Schlosswil, Oppligen und Illiswil; Neubau einer Stützmauer an der Rappenfluh, Umbau der Aarebrücke in Rüti b. Büren; Korrektionsarbeiten auf der Biel-Reuchenette-Strasse; Brückenumbauten im IV. Kreis besonders Ersatz der Querbeläge durch die stossfreien Längsbeläge; Umbau der Sornebrücke in Courtételle sowie von Stützmauern beim Tunnel von la Roche auf der Strasse Glovelier-Saignelégier.

Daneben wurden auch dieses Jahr wieder an Gemeinden für Bauten auf Strassen IV. Klasse Beiträge in der Höhe von Fr. 53,105. 35 ausgerichtet. Die zugesicherten Beiträge an die Gemeinden für noch nicht fertig ausgeführte Bauten betragen noch Fr. 49,613. 50. Neue Beiträge sind im Berichtsjahre nur für einige kleinere Korrektionsarbeiten bewilligt worden.

4. Strassenbauten aus dem Spezialkredit von Fr. 5,000,000.

Aufwendungen 1931	Fr.	1,626,582. 50
Aufwendungen 1932	»	1,917,349. 70
Totalaufwendungen	Fr.	3,543,932. 20

Aus dem durch die Volksabstimmung vom 19. April 1931 für den beschleunigten Strassenausbau und zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bewilligten besondern Kredit von 5 Millionen Franken sind im Berichtsjahre die folgenden Arbeiten ausgeführt worden:

In erster Linie wurden die Arbeiten für die Verlegung der Südrampe der Pierre Pertuis-Strasse, die hauptsächlich der Beschäftigung Arbeitsloser dient, weiter gefördert. Die eigentlichen Bauarbeiten wurden beendet und die Strasse am 23. Dezember 1932 dem Verkehr übergeben. Die Kosten haben bis dato betragen: Fr. 631,640. 30. Für das Jahr 1933 bleibt noch der eigentliche Fahrbahnbelag aufzubringen.

Neben dieser Hauptarbeit sind im fernern ausgeführt worden: Korrektionen auf der Strecke Oberried-Ebligen der Brienzerseestrasse sowie in Därstetten; die Erstellung von Ausweichen auf der Beatenbergstrasse, der Ausbau von Kurven auf der Strasse Interlaken-Zweilütschinen und die Korrektion und Strassenverlegung in der Ortweid auf der Strasse nach Grindelwald. Auf der Papiermühlestrasse in Bern wurde als erstes Teilstück die Strecke zwischen Laubeck- und Rodtmattstrasse mit einem neuen Belag versehen. Der verhältnismässig schwere Verkehr besonders auch mit Rücksicht auf das eidgenössische Remontendepot bestimmten uns, diese Strecke in Beton auszuführen, einer Belagsart, die bekanntlich in unsern Nachbarländern und besonders in Amerika in grossem Umfange angewendet wird. Eine kleinere Strassenkorrektion wurde beim Metzgerhüsi auf der Strasse Worb-Walkringen durchgeführt, und die Schwarzwasserbrücke erhielt einen neuen Anstrich. Zwischen Biel und Neuenstadt und zwischen St. Immer und les Pontins wurden Erweiterungen und Strassenkorrektionen vorgenommen, ebenso auf der Strasse zwischen Sonvilier und Renan. Im IV. Kreise erfolgte der Umbau der Gumpersmühlebrücke nebst anschliessender Strassenkorrektion im Zuge der Strasse Ramsei-Sumiswald, sowie Strassenkorrektionen in Zollbrück und auf der Strasse Herzogenbuchsee-Wangen. Grössere Strassenkorrektionen wurden ferner ausgeführt zwischen Monfaucon und St-Brais, auf der Rangierstrasse und der Strasse Pruntrut-Delle.

Die Ausgaben dieser Rubrik stellen sich wie folgt zusammen:

Ausgaben für die Pierre Pertuis-Strasse	Fr.	389,993. 30
Ausgaben für die übrigen Arbeiten	»	1,527,356. 40
Aufwendungen aus Spezialkredit	Fr.	1,917,349. 70

Die **Gesamtaufwendungen** des Staates für das Strassenwesen pro 1932, zusammengestellt aus den vorstehenden Rubriken, betrugen:

a) Ordentlicher Unterhalt Budgetrubriken X. E.	Fr.	3,709,877. 52
b) Neubauten und Korrektionen Rubrik X. F.	»	266,150. —
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer	»	4,463,380. 60
d) Strassenverbesserungen aus Benzinzollanteil	»	1,401,619. 30
e) desgleichen aus Spezialkredit von 1931	»	1,947,985. 75
Total	Fr.	11,789,013. 17

Wie alle Jahre sind auch diesmal wieder über die Materialverwendungen und die Kosten des Strassenausbaues nach den verschiedenen Bausystemen eingehende Tabellen aufgestellt worden. Sie liegen auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht auf.

Interessieren werden immerhin folgende Verbrauchszahlen:

Schotterverbrauch pro 1932 für Ausbauarbeiten	64,404 m³
Für den ordentlichen Strassenunterhalt	78,882 m³
Schotterverbrauch total	143,286 m³

Verbrauch an Bindemitteln: Teer 425 t, Bitumen 2269 t, Emulsionen 1220 t.

Kleinsteinpflästerungen wurden rund 15,000 m² ausgeführt (= ca. 2500 m³ Pflastersteine).

Nach einem im Jahre 1924 aufgestellten Programm, welches die Korrektion und den Ausbau eines aus Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen bestehenden Strassennetzes von rund 700 km in den Vordergrund stellt, sind dieses Jahr fertiggestellt worden:

Hauptdurchgangsstrassen	340,927 km
Hauptverbindungsstrassen	168,319 km
Total	509,346 km

An Hauptdurchgangsstrassen sind nach Programm noch ca. 34 km und an Hauptverbindungsstrassen noch 168 km zu bearbeiten.

Im übrigen sind auf Ende 1932 196,595 km Nebenstrassen, inbegriffen insbesondere Ortsdurchfahrten, ausgebaut gewesen.

Das total ausgebaute bernische Staatsstrassennetz beträgt 700 km oder ca. ein Drittel des 2254 km betragenden Gesamtnetzes.

5. Automobilverkehr.

Auch das laufende Jahr hat wiederum eine Zunahme der Motorfahrzeuge gebracht. Der Effektivbestand derselben war Ende 1932 folgender:

Personen- und Lieferungswagen unter 1000 kg Tragkraft . .	11,450	(1931: 10,479)
Lastwagen	1,534	(1931: 1,462)
Traktoren für gewerbliche Zwecke	61	(1931: 61)
Traktoren für landwirtschaftliche Zwecke	66	(1931: 56)
Motorräder mit oder ohne Seitenwagen	8,482	(1931: 8,438)
Anhängewagen	264	(1931: 256)

Die Zahl der Fahrräder betrug 187,923 gegenüber 182,413 im Jahre 1931.

Gegenüber dem Vorjahr beträgt die Zunahme bei den Personenwagen 971, sie ist also wieder grösser als 1930/31 mit 830. Bei den Lastwagen beträgt sie jedoch nur noch 72 gegenüber 157 in den Vorjahren. Erheblich zurückgegangen ist die Zunahme bei den Motorrädern, indem sie nur noch 44 Stück beträgt gegenüber 354. Dagegen weisen die Fahrräder eine Zunahme von 5510 auf, während dieselbe im Vorjahr nur 4810 betrug.

Die in Aussicht genommene einheitliche Verkehrszählung über die ganze Schweiz unterblieb im allgemeinen Einverständnis mit Rücksicht auf die Krisenzeit, von der man doch nicht ein vollkommenes Bild des Verkehrs erwarten kann.

Die besondern Fahrvorschriften, wie sie für einzelne Strassenzüge bestehen, wurden auch im Jahre 1932 beibehalten.

Infolge des auf 1. Januar 1933 in Kraft tretenden eidgenössischen Automobilgesetzes, das Maximalbelastungen für einzelne Lastwagen von 13 t, für die Lastenzüge 16 t vorsieht, denen viele unserer Brücken nicht gewachsen sind, sah sich der Regierungsrat veranlasst, einen Beschluss über die Verkehrseinschränkungen der betreffenden Brücken zu fassen.

6. Strassenpolizei.

Wie alljährlich ging wieder eine Anzahl von Gesuchen und Rekursen für Bauvorhaben ein, bei denen der gesetzliche Bauabstand von Strassen aus verschiedenen Gründen nicht gewahrt werden konnte. Gestützt auf Art. 6, Alinea 2 und 3, des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 16 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten an öffentlichen Strassen und Wegen, sowie drei Bewilligungen für Steinbruchanlagen.

Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für 17 verschiedene kleinere Bauanlagen, 5 Dünger- und Jauchebehälter, 4 Wasser- und Gasleitungen, 8 Kabelleitungen, 2 Steinbruchanlagen und eine Luftseilbahn.

Wie alljährlich musste wiederum eine grosse Anzahl von Benzintankanlagen bewilligt werden. Einige Gesuche mussten wegen Verkehrsgefährdung abgewiesen werden.

Auch der Kampf gegen die aufdringliche Strassenreklame wurde im Berichtsjahr weitergeführt. Das neue eidgenössische Automobilgesetz, dessen Inkrafttreten allerdings erst in das Jahr 1933 fällt, wird uns in diesem Bestreben unterstützen. Eine Neuordnung der Reklameverordnung vom Februar 1927 ist im Studium.

7. Strassen- und Wegreglemente.

Im Berichtsjahr waren 3 Weg- und 6 Kanalisationsreglemente sowie 2 Reglemente über die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrswege und Plätze zu begutachten und dem Regierungsrate zur Genehmigung zu unterbreiten.

E. Wasserbau.

1. Budgetrubrik X. G. 1—4.

Budget Fr. 600,000. Spezialkredit Fr. 200,000. Rechnung Fr. 799,999. 82.

Wir haben bereits unter Abschnitt D, Strassenbau, bemerkt, dass das Jahr 1932 uns keine abnormalen Wasserschäden gebracht hat. Dagegen wirkten die Naturereignisse der Jahre 1930 und 1931 immer noch nach, indem es nicht möglich war, die notwendig gewordenen Bauten in so kurzer Zeit zu Ende zu führen.

Um die Subventionen für ausgeführte Verbauungsarbeiten «nach Massgabe der ausgeführten Arbeiten» und nicht mehr nach Massgabe der vorhandenen Mittel ausrichten zu können, wurde zum ordentlichen Budgetkredit X. G. 1 von . . . . . Fr. 600,000
aus dem Steuerausgleichsfonds ein weiterer Betrag von . . . . . » 200,000
zugewiesen, so dass insgesamt zur Verfügung stunden . . . . . Fr. 800,000

Der Wasserbaukredit wird verwendet zur Ausführung von Wasserbauten des Staates, dann aber auch ganz besonders zur Ausrichtung von Beiträgen an Wasserbauten der Gemeinden und Schwellenkorporationen.

Wenn das Berichtsjahr uns auch mit schweren Naturereignissen verschonte, so trat die Arbeitslosigkeit, vorab in den Gebieten der Uhrenindustrie um so mehr in Erscheinung.

Aus der Einsicht, besser Arbeit zu beschaffen, als Arbeitslosenunterstützung zu gewähren, hat sich eine ganze Reihe von Gemeinden dazu entschlossen, ihre Arbeitslosen bei der Durchführung von Gewässerkorrektionen und Verbauungen zu beschäftigen. Staat und Bund haben sich an diesen Werken durch Bewilligung ordentlicher Subventionen beteiligt. Das eidgenössische wie das kantonale Arbeitsamt haben durch Gewährung ausserordentlicher Beiträge an die Lohnsummen dazu beigetragen, dass die Gesamtbeiträge auf rund 70 % der Kostensumme gebracht werden konnten. Die übrigen 30 % blieben zu Lasten der Gemeinden.

Die grosse Zahl von neuen Gesuchen hätte aber die uns zur Verfügung stehenden Kredite übersteigen müssen. Es wurde daher vom Grossen Rat durch Beschluss vom 19. Mai 1932 für eine Anzahl von Korrektionsbauten an der Schüss und der Birs ein Spezialkredit von Fr. 135,000 bewilligt, womit Arbeiten ausgelöst werden konnten im Betrage von Fr. 601,800. Von diesem Spezialkredit wurde jedoch im Berichtsjahr nur der kleinste Teil verwendet, die Hauptzahlungen fallen in das Jahr 1933.

Mit Rücksicht besonders auf die Arbeitsbeschaffung erhöhte sich die Zahl der vorgelegten Bauobjekte neuerdings. Der Bund bewilligte für 41 Objekte mit einer Kostensumme von Fr. 3,121,561 Beiträge in der Höhe von Fr. 1,062,661. Der Kanton seinerseits bewilligt für 56 Objekte im Kostenbetrage von Fr. 2,515,404. 80 Beiträge in der Höhe von Fr. 643,772, davon Fr. 130,360 aus dem obgenannten Spezialkredit.

Trotz dieser Vermehrung der Bauobjekte ist Dank dem erhöhten Budgetbetrag die Summe der noch nicht ausbezahlten Beiträge des Kantons gegenüber dem Vorjahr erneut zurückgegangen.

Im Benehmen mit den Interessenten sowie mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat wurde im Berichtsjahr an den neuen wie auch an den schon früher begonnenen Bauten weiter gearbeitet und eine Reihe derselben abgeschlossen. Infolge des erhöhten Budgetbetrages wurde es möglich, im grossen ganzen die fälligen Subventionen nach Massgabe des Fortschrittes der Arbeiten auszurichten.

Über die sämtlichen hängigen Wasserbaugeschäfte ist eine Tabelle aufgestellt worden, die auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht aufliegt.

Wie bisher wurde auch dem Unterhalt der ausgeführten Korrektionen alle Aufmerksamkeit geschenkt.

2. Juragewässerkorrektion.

Entsprechend der Einladung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes haben die Kantone Waadt, Freiburg, Solothurn und Bern dem Bundesrat ihre Stellungnahme zur II. Juragewässerkorrektion in gemeinsamer Eingabe bekannt gegeben.

In technischer Beziehung wurde den Vorschlägen der interkantonalen technischen Kommission zugestimmt, in finanzieller Hinsicht war man grundsätzlich auch einig, doch sollen gewisse Punkte noch näher untersucht werden.

Bezüglich der Inangriffnahme der Arbeiten sprachen sich die vier Kantone dahin aus, dass zur Aufbringung der Finanzen eine wirtschaftlich günstigere Zeit abgewartet werden sollte. Infolge der zunehmenden Arbeitslosigkeit drängt sich jedoch die Inangriffnahme der Arbeiten, eventuell auch einzelner Teile derselben, immer mehr auf.

Im Kanton Neuenburg wurde eine besondere Kommission eingesetzt zum Studium der Beteiligungsfrage. Angesichts des sich in den Zeitungen geltend machenden Widerstandes ist der Versuch, eine sachliche richtige Abklärung zu erreichen, sehr zu begrüssen.

Der **Unterhalt** erforderte an Rohausgaben eine Summe von Fr. 67,984. 34. Der Schwellenfonds stieg auf Fr. 951,347. 16.

Budget und Rechnung des Wasserbaukredites X. G. 1—4 stellen sich wie folgt:

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	800,000.—	799,999. 82
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	8,200.—	8,200.—
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	75,000.—	62,953. 84
4. Juragewässerkorrektion I, Äufnung des Schwellenfonds . .	40,000.—	40,000.—
Total	923,200.—	911,153. 66

Dazu kommt der vorerwähnte Spezialkredit von Fr. 135,000 von den im Berichtsjahr jedoch nur Fr. 20,860 verwendet werden konnten.

3. Schwellenreglement und Kataster.

Vom Regierungsrat wurden genehmigt: Das Schwellenreglement für das Rufenenbächlein, Gemeinde Schattenhalb, sowie das Reglement der Schwellengenossenschaft Fraubrunnenmoos und die Abänderung des Schwellenreglementes von Brienz. Ferner wurden genehmigt die Schwellenkataster des Bütschelbaches und des untern Frittenbaches, sowie das Reglement der Gemeinde Siselen über die Neuerstellung und den Unterhalt von Gräben und Drainagen.

Unter öffentliche Aufsicht gestellt wurden, gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857: Der Lugibach in der Gemeinde Diemtigen und der Dürrgraben in der Gemeinde Rüti bei Riggisberg.

4. Wasserbaupolizei.

Gestützt auf die §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden vom Regierungsrat bewilligt: 11 Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentlicher Aufsicht stehender Privatgewässer, 2 Kanalisationsleitungen, sowie die Strandbad und Hafenanlage in Biel.

Die Baudirektion erteilte 3 Bewilligungen für Holzflössungen, 11 Abwasserleitungen, 2 Hochspannungsleitungen und 2 Überbrückungen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Das Wasserrechtsamt hat im Jahre 1932 keine besondern Ereignisse zu vermerken. Es behandelte wie üblich eine Reihe von Konzessionsübertragungen und Löschungen.

In das Berichtsjahr fällt die Vollendung des **Kraftwerkes Handeck.** Die Kollaudation fand Samstag, den 1. Oktober 1932 statt. Dabei wurde festgestellt:

«Die Bauten und Anlagen sind nach den von der Baudirektion genehmigten Plänen sachgemäss ausgeführt worden.

Die vollständige Betriebssicherheit des Kraftwerkes Handeck ist vorhanden.

Auf Grund dieser Feststellungen und gemäss dem Gesetz betreffend die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 26. Mai 1907 sowie der Konzessionsurkunde vom 6. März 1925 erklärt die Baudirektion des Kantons Bern auf den 31. Dezember 1932 die Kollaudation des Kraftwerkes Handeck».

Im Anschluss an die behördliche Kollaudation wurde das bedeutende Ereignis Sonntag, den 2. Oktober, bei Anwesenheit der Vertreter der Behörden offiziell gefeiert.

Durch die Inbetriebsetzung des Kraftwerkes Handeck erhält der Kanton an Wasserrechtsabgaben einen jährlichen Betrag von Fr. 108,528.

Die Abrechnung über die Bauten ist noch nicht beendet.

Leider kann die untere Stufe infolge der gegenwärtigen Absatzverhältnisse der elektrischen Energie nicht sofort ausgeführt werden, sondern es muss dazu eine bessere Zeit abgewartet werden. Inzwischen sollen die Konzessionsprojekte bereinigt werden.

Vom **eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft** ist eine allgemeine Studie über die verfügbaren akkumulierfähigen Anlagen im Aaregebiet durchgeführt worden. Es handelt sich aber nur um generelle Untersuchungen. Angesichts der ausserordentlich grossen Anstrengungen, welche von seiten einiger Kantone gemacht werden, um *ihre* Wasserkräfte in den Vordergrund zu stellen, müssen die Untersuchungen weiter geführt werden.

Die **Bernischen Kraftwerke** haben beim Kraftwerk Hagneck den Ersatz der alten Turbinen durch neue Propellerturbinen und eine Kaplanturbine in Angriff genommen. Im Berichtsjahr kamen zwei der neuen Turbinen in Betrieb. Ebenso wird dort die Frage der Änderung der Stauhöhe studiert.

In bezug auf die kleinen Wasserkräfte zeigt sich allgemein die Tendenz, unregelmässige Kräfte aufzugeben und den Kraftbedarf durch direkten Energiebezug zu decken. Es sind denn auch verhältnismässig viele Löschungen vorgekommen.

Angesichts der noch grossen verfügbaren Wasserkräfte ist es nicht recht begreiflich, dass verschiedene Gemeinwesen versuchen, ihren Elektrizitätsbedarf durch Dieselmotorenanlagen zu decken; wenn auch deren Eignung zur momentanen Spitzendeckung oft augenblickliche Vorteile bringt, so sollte doch immer darnach getrachtet werden, die im Lande vorhandene Kraft in erster Linie nutzbar zu machen.

G. Vermessung.

1. Allgemeines.

Die Durchführung der Grundbuchvermessung erfordert eine lange Zeitspanne. Tausende von Grundstücken müssen auf dem Terrain vermarcht und nach ganau vorgeschriebenen, streng wissenschaftlich begründeten Vermessungsmethoden aufgenommen werden. Die Pläne sind als Bestandteile des Grundbuches öffentliche Urkunden.

Vor nahezu 100 Jahren wurde im Jura mit der Arbeit begonnen; in den letzten 60 Jahren sind auch sämtliche Gemeinden des mittleren Kantonsteils vermessen worden, und die nächsten Jahrzehnte müssen uns die Vermessung im Oberland bringen. Bereits besitzen 10 Gemeinden des Oberlandes ihre Vermessungswerke. In drei Gemeinden sind die Arbeiten im Berichtsjahr begonnen worden und 40 Gemeinden müssen programmgemäss in naher Zukunft an die Arbeit herantreten.

Die wissenschaftlich-technische Grundlage jeder Vermessung bildet die Landestriangulation. Sie ist auf eidgenössischem Boden durchgeführt. Der Staat baut seinerseits darauf in Form einer Detailtriangulation (Triangulation IV. Ordnung) das Fixpunktnetz auf, das dann unmittelbar der Vermessung der einzelnen Gemeinden zugrunde liegt.

Den noch zu vermessenden Gemeinden ist durch den Bundesbeschluss betreffend die Beteiligung des Bundes an den Kosten der Grundbuchvermessung und durch das kantonale Dekret über die Förderung der Grundbuchvermessung die Anhandnahme dieser Arbeiten erleichtert worden. Es liegt nun an den Gemeindebehörden, in Erkenntnis der Vorteile, die ein Vermessungswerk für die Rechtssicherheit des Grundeigentums, für den Liegenschaftsverkehr und insbesondere auch für die Gemeindeverwaltung selbst bringt, die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Vor allem ist nach dem oben erwähnten Dekret jede Gemeinde verpflichtet, einen Vermessungsfonds zu äufnen.

Das Vermessungswerk würde seinen Wert bald verlieren, wenn nicht alle Änderungen an den Eigentumsgrenzen und jede bauliche Veränderung sogleich nachgetragen würden. Je besser die Vermarchung des ursprünglichen Zustandes durchgeführt worden ist und je besser die Fixpunkte der Vermessung durch die Grundeigentümer geschont und geschützt werden, desto leichter und sicherer gestaltet sich die Nachtragungsarbeit.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Im Jahre 1932 sind vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement folgende Ausführungsverordnungen erlassen worden:

Weisungen für die Nachführung der Vermessungsfixpunkte (14. März 1932).

Weisungen für die Nachführung der Plankopien vom Masstab 1 : 1000 und der Vermessungsfixpunkte der Bahngebiete (23. Dezember 1932.)

Neue kantonale Erlasse sind keine zu verzeichnen.

3. Grenzbereinigungen.

a) **Schweizergrenze Bern-Frankreich.** Anlässlich der Gesamtrevision im Grenzabschnitt von Beurnevésin bis Fahy wurde die Notwendigkeit erkannt, einige defekte Grenzsteine, die nicht mehr repariert werden konnten, zu ersetzen.

b) **Kantonsgrenze Bern-Solothurn.** Ende des Jahres 1932 wurde mit der Ausarbeitung eines Vorschlages für die Grenzführung begonnen. Als Grundsatz wurde angenommen, die Kantonsgrenze auf die Gemeindegrenze und beide soweit immer möglich auf die Eigentumsgrenzen zu verlegen.

c) **Kantonsgrenze Bern-Obwalden.** Die im Jahre 1931 begonnene Revision ist vom sogenannten «weiten Riss» beim Hohenstollen über Gibelegg-Brünigpasshöhe bis zum Gipfel des Brienzer-Rothorns weitergeführt und dort abgeschlossen worden. Die neuen Grenzverbale sind in Arbeit.

d) **Gemeindegrenzbereinigungen.** Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen 13 Grenzbereinigungen und -verlegungen genehmigt, nämlich: Uetendorf-Gurzelen, Heimberg-Steffisburg, Saulcy-Lajoux, Roggwil-Wynau, Zollikofen-Münchenbuchsee, Bowil-Signau, Mettemberg-Movelier, Lauperswil-Rüderswil, Hermrigen-Bühl, Bargen-Walperswil, Bargen-Kappelen, Kappelen-Walperswil, Köniz-Zimmerwald.

4. Grundbuchvermessung.

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die 1930 begonnene Revision der Amtstriangulation **Thun** wurde beendet und die Arbeit der eidgenössischen Verifikationsstelle abgeliefert.

Im Amtsbezirk **Fraubrunnen,** wo verschiedene Gemeiden bereits die Güterzusammenlegung durchgeführt haben und weitere folgen werden, mussten schon bisher lokale Fixpunktnetze erstellt werden. Im Berichtsjahre wurde damit begonnen, diese Einzelnetze so zusammenzuschliessen, dass das einheitliche Netz allen Ansprüchen, die die weiteren Meliorationsarbeiten stellen werden, entspricht.

In den Amtsbezirken **Courtelary und Freibergen** müssen die vorhandenen Vermessungswerke durch die Erstellung der topographischen Übersichtspläne 1:10,000 vervollständigt werden, damit sie den eidgenössischen Vorschriften genügen. Um für diese Arbeit die erforderlichen Fixpunkte zu erhalten, wurde auch hier die Erstellung einer Detailtriangulation angeordnet.

Im **Amtsbezirk Oberhasli,** oberer Teil, waren für die Zwecke des Kraftwerkbaues und für topographische Aufnahmen der Landesvermessung seit Jahren Fixpunkte errichtet worden. Um über das kulturfähige Land jener Gemeinden die Grundbuchvermessung vornehmen zu können, bedürfen wir auch dort der Triangulation IV. Ordnung. Die für die genannten Spezialzwecke erstellten Fixpunktnetze werden mit einbezogen. Diese Arbeit ist im Berichtsjahr begonnen worden.

Im Amtsbezirk **Frutigen** besitzen die Gemeinden Kandergrund und Kandersteg Vermessungswerke. Sie wurden seinerzeit als Probevermessungen ausgeführt. Die Triangulation IV. Ordnung über die Gemeinden Adelboden und Frutigen ist als erster Teil einer Amtstriangulation in Angriff genommen worden.

b) **Sekundärnivellemente.** In den Amtsbezirken Pruntrut, Delsberg und Freibergen wurden die alten Nivellementszüge Les Malettes-St. Ursanne-Souboz-Montfaucon, St. Ursanne-La Motte-Les Malettes, St. Brais-Saignelégier revidiert. Ungefähr ein Fünftel der Punkte, die im Jahre 1913 versichert worden sind, waren zerstört. Die alten Nivellementszüge wurden so ergänzt, dass nun in allen Ortschaften und Weilern, Gruppen von Höhen-Fixpunkten zu 3 Bolzen an sichern Objekten angebracht sind und eine einfache Kontrollmöglichkeit gewähren.

In ähnlicher Weise wurde der Nivellementszug Frutigen-Adelboden, eine Arbeit aus dem Jahr 1919, revidiert. Hier war mehr als ein Drittel der Fixpunkte verschwunden. Nach erfolgter Revision des bestehenden Nivellementszuges, wurden im Interesse der Schaffung guter Grundlagen für die Triangulation noch Höhenfixpunktgruppen im Stigelschwand, im Gilbach, auf Bütschegg und im Boden errichtet.

Im Amtsbezirk Fraubrunnen sind, ebenfalls als Grundlage für die Höhenberechnung der trigonometrischen Fixpunkte, in allen Ortschaften und Weilern Höhenfixpunktgruppen angelegt und einnivelliert worden. Zum selben Zweck wurden in den Amtsbezirken Courtelary und Freibergen den Hauptstrassenzügen folgend Fixpunktgruppen errichtet; sie werden im folgenden Jahr noch versichert und einnivelliert.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrate konnten die Neuvermessungen Saulcy und die I. Sektion des Baugebietes von Thun genehmigt werden. Diese Vermessungswerke sind in der Folge auch von den eidgenössischen Behörden als Grundbuchvermessungen anerkannt und subventioniert worden.

Als letzte Teile von Gemeinden des mittleren Kantonsteils standen in Vermessung die II. Sektion von Schangnau, die III. Sektion von Rüschegg und die II. Sektion von Pohlern.

Infolge der baulichen Entwicklung müssen in verschiedenen grössern Ortschaften die heutigen Baugebiete, die seinerzeit nur als gewöhnliches Kulturland vermessen worden waren, einer Neuvermessung unterzogen und die Pläne in grössern Massstäben erstellt werden. Solche Gebiete waren und sind in Bearbeitung in den Gemeinden Bern, Thun und Langenthal.

Nach durchgeführter Güterzusammenlegung ist die Erstellung eines neuen Vermessungswerkes in Zauggenried begonnen worden.

Im Jura waren Neuvermessungsarbeiten im Gange, in den Gemeinden Lajoux, Bure und im Dorfgebiet von Coeuve.

Die Vermarchungsarbeiten in den Berggebieten der Gemeinden Därstetten und Oberwil sind im Berichtsjahr begonnen worden. Unmittelbar darauf erfolgt die Aufnahme dieser Gebiete mittelst Luftphotogrammetrie.

Unterseen, das mit dem bereits vermessenen Interlaken so eng verwachsen ist, hat die Anhandnahme dieser Arbeiten anbegehrt. Die trigonometrischen Grundlagen werden durch das kantonale Vermessungsamt im Jahre 1933 erstellt, so dass keine Verzögerung zu befürchten ist.

d) Übersichtspläne. Im Jura werden die Übersichtspläne mit den übrigen Ergänzungsarbeiten erstellt. Sie müssen vorliegen, wenn die Vermessungswerke den Bundesbehörden zur Anerkennung unterbreitet werden.

Im mittleren Kantonsteil, wo die Vermessungswerke bereits als Grundbuchvermessung anerkannt sind, bilden sie eine unabhängige Ergänzungsarbeit und können daher kartenblattweise ausgeführt werden.

Auf Ende 1932 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 90 Gemeinden mit	856 km²
Im alten Kantonsteil über.	390 km²
Im ganzen über	1246 km²

In Arbeit sind:

Im Jura 20 Gemeinden mit	211 km²
Im alten Kantonsteil	251 km²
Total in Arbeit	462 km²

e) Güterzusammenlegung. Die Güterzusammenlegungsarbeiten in Zauggenried wurden beendet und anschliessend wurde die Parzellarvermessung des neuen Zustandes durchgeführt, d. h. ein neues Grundbuchvermessungswerk erstellt.

Utzenstorf ist im Begriff, die Zusammenlegung über das ganze Gemeindeareal vorzunehmen.

In Champoz war ein Fonds zusammengelegt worden, um eine vollständige Neuvermarchung durchzuführen. Die Zerstückelung des Grundeigentums ist aber so gross und die Wegverhältnisse sind so unglücklich, dass es ein schwerer Fehler wäre, mit grossen Kosten diesen Zustand neu zu vermarchen. Nur eine Güterzusammenlegung kann hier die erforderliche Besserung im Parzellierungszustand bringen. Die Vorarbeiten wurden im Berichtsjahr besorgt.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. 5 Vermessungswerke des deutschen Kantonsteiles wurden umgearbeitet, weitere 12 Operate sind in Arbeit. Von den 304 bestehenden, als Grundbuchvermessung anerkannten Vermessungswerken dieses Kantonsteiles stehen nur 277 mit dem Grundbuch in Übereinstimmung.

Von den Vermessungswerken der Gemeinden des Jura, sind 75 Operate als Grundbuchvermessung anerkannt; weitere 8 Operate sind zur Anerkennung durch die Bundesbehörden bereit. Im ferneren sind 16 Operate vorhanden, die vom Regierungsrat bereits genehmigt sind, vom Bund aber erst anerkannt werden, wenn auch der neue Übersichtsplan über diese Gemeinden erstellt ist. Vier weitere solcher Operate sind zur Vorlage an den Regierungsrat vorbereitet worden.

Von den übrigen 48 bestehenden Vermessungswerken jurassischer Gemeinden werden gegenwärtig 34 Operate zur Genehmigung und Anerkennung umgearbeitet.

In 10 Gemeinden des deutschen Kantonsteils wurden über Teilgebiete Vermarchungsrevisionen begonnen oder weitergeführt.

g) Vorschüsse des Staates an Vermessungsarbeiten. Gestützt auf die Dekrete vom 29. November 1838, 8. Dezember 1845, 22. November 1866 und 26. Februar 1930 werden die Vorschüsse an Gemeinden ausgerichtet.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1932.	Fr. 747,323. 95
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet für.	» 449,231. 70
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1932 die Summe von. . .	» 518,323. 75
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 678,231. 90

In den nächsten Jahren muss sich das Dekret über die Förderung der Grundbuchvermessung auswirken und damit wird diese Vorschussrubrik anwachsen. Einige Jahre später, wenn die Bundesbeiträge fällig werden, kann mit einer Verminderung ausstehender Vorschussummen gerechnet werden.

h) Bundesbeiträge. Die im Jahre 1932 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung . . .	Fr. 28,440. —
» Neuvermessungsarbeiten	» 54,219. 20
» Ergänzungsarbeiten	» 172,928. 15
» topographische Übersichtspläne .	» 12,512. 60
» Nachführung bestehender Vermessungswerke.	» 54,612. 80
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 322,712. 75

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1932.

	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	193,047	—	194,732	20	1,685	20	—	—
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	196,801	—	198,122	90	1,321	90	—	—
C. Staatsgebäude, Unterhalt	580,000	—	578,538	55	—	—	1,461	45
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	1,200,000	—	1,199,863	50	—	—	136	50
E. Strassenunterhalt	3,543,972	—	3,530,203	02	—	—	[1]) 13,768	98
F. Strassenbauten und Korrektionen .	250,000	—	250,000	—	—	—	—	—
G. Wasserbauten	[2]) 648,200	—	783,200	—	135,000	—	—	—
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	42,800	—	40,917	95	—	—	1,882	05
I. Vermessungswesen	132,055	—	132,334	90	279	90	—	—
K. Eisenbahn- und Schiffahrtswesen .	70,325	—	65,512	85	—	—	4,812	15
Total	6,857,200	—	6,973,425	87	138,287	—	22,061	13
					Mehrausgaben		116,225	87

[1]) Rubrik E. Minderausgaben auf Konto Automobilbetrieb Fr. 13,666.

[2]) Mit Grossratsbeschluss vom 19. Mai 1932 wurden der Baudirektion zur Milderung der Arbeitslosigkeit Fr. 135,000 bewilligt und mit Grossratsbeschluss vom 25. November 1931 Fr. 200,000, wovon ein Teilbetrag von Fr. 85,859. 82 pro 1932 verbraucht wurde. Der Restbetrag von Fr. 114,140. 18 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Irrenanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	156,341	15	30,725	55	125,615	60
Automobilsteuer	3,500,000	—	4,463,380	60	368,679	90[1])	4,094,700	70
Benzinzollertrag	1,000,000	—	1,401,619	30	51,413	10[2])	1,350,206	20
Ausserordentliche Strassenarbeiten (Spezialkredit Fr. 5,000,000)	1,835,993	—	1,947,985	65	30,636	05[3])	1,917,349	70
Juragewässerkorrektion.	75,000	—	67,984	34	5,030	50[4])	62,953	84
Total	6,610,093	—	8,037,311	14	486,485	10	7,550,826	04

[1]) [2]) und [3]) Beiträge von Gemeinden und Beteiligten an Pflästerungen und Teerungen in Ortsdurchfahrten.

[4]) Einnahmen aus Grasraub auf den Kanalböschungen usw.

II. Eisenbahndirektion

(Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Flugverkehr).

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Das Berichtsjahr brachte auch unserem Lande eine ununterbrochene Ausdehnung und Vertiefung der Krisenwirkungen. Auch die wenigen im Vorjahr durch einen besonders regen Herbstverkehr begünstigt gewesenen Nebenbahnen der überwiegend landwirtschaftlichen Gebiete wurden nun von ziemlich heftigen Ergebnisrückschlägen betroffen. Damit war bedauerlicherweise unser gesamtes Eisenbahnwesen vom Ertragsrückgang und der dadurch bedingten Entwertungstendenz erfasst. Die stark vom Fremdenverkehr abhängigen Unternehmungen erlitten eine unerwartete zusätzliche Schädigung durch die besonders während der Sommermonate wirksam gewesenen Erschwerungen des internationalen Reiseverkehrs, d. h. die ziemlich weit getriebenen nationalistischen Abschrankungsmassnahmen verschiedener Art. Einige gegen das Jahresende hin feststellbare Besserungsanzeichen betrafen am auffälligsten die Wintersaisongebiete und konnten deshalb nicht den Glauben an eine entschiedene Wendung zum bessern erwecken. Von den in unsere Betrachtung einbezogenen 27 bernischen Privatbahnen verzeichnen nur 2 gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverbesserung. Einmal die Saignelégier-Glovelier-Bahn, die zufolge des andauernd gut beschäftigten Steinbruchbetriebes in Saulcy wesentliche neue Einnahmen und dadurch eine willkommene Verminderung ihres Betriebsdefizites erzielte; eine gänzliche Überwindung des Betriebsdefizites wurde leider durch den Rückgang der übrigen Verkehrseinnahmen vereitelt. Eine Verbesserung des Betriebsresultates verzeigt sodann auch die Solothurn-Münster-Bahn; leider ist diese Verbesserung nur ganz einseitig der zufolge des Überganges zum elektrischen Betrieb möglich gewordenen Ausgabensenkung zu verdanken, denn die Betriebseinnahmen sind auch bei diesem Unternehmen zurückgegangen.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen bernischen Privatbahnen belaufen sich auf rund Fr. 28,305,000 (Fr. 32,290,000) und sind im Vergleich zum vorjährigen Resultat um nahezu 4 Millionen Franken niedriger. Mit rund 1,8 Millionen Franken entfällt dieser Rückgang auf die Lötschbergbahn (inkl. Schiffsbetrieb); die übrigen Normalspurbahnen partizipieren mit rund 1 Million und die Schmalspurbahnen mit rund 1,1 Millionen Franken an diesem beträchtlichen Einnahmenverlust. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 24,069,000 (Fr. 25,517,000), was einen Rückgang um nahezu 1½ Millionen Franken ausmacht. Wir verzeichnen für das Berichtsjahr einen Betriebskoeffizienten (Ausgaben in % der Einnahmen) von 84,3 (79,0). Es ist den Unternehmungen bei allem guten Willen nicht gelungen, eine den Einnahmenrückgang ganz kompensierende Senkung der Betriebsausgaben zu verwirklichen. Trotz einer gewissen Verminderung der Fahrleistungen kann bei unseren Privatbahnen noch ebenso wenig wie bei den Bundesbahnen, von einem Übergang zum Krisenfahrplan gesprochen werden. Immer noch sind sämtliche Bahnunternehmungen bemüht, der Krise gerade mit Hilfe eines guten Fahrplanes entgegenzutreten.

Der im Berichtsjahr erzielte Betriebseinnahmenüberschuss von Fr. 4,236,000 (Fr. 6,773,000) bestätigt die nicht im entferntesten geahnte Tatsache, dass wir nun im Ergebnis sogar hinter das ausgeprägteste Tiefstandjahr 1921 zurückgefallen sind. Unter dem Einfluss dieser schwerwiegenden Feststellung werden die bei allen Verwaltungen im Gange befindlichen Massnahmen und Studien zur Ergebnisverbesserung intensiv fortgesetzt. Leider liegt es vielfach nicht im Machtbereich der Gesellschaften, den Krisenwirkungen, die zur grossen Hauptsache im Verkehrsrückgang liegen, genügend entgegenzutreten.

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
1931	13,462,000	11,024,000	2,438,000
1932	12,477 000	10,544,000	1,933,000

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
1931	11,529,000	8,575,000	2,954,000
1932	9,660,000	7,983,000	1,677,000

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
1931	7,299,000	5,918,000	1,381,000
1932	6,168,000	5,542,000	-626,000

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
1931	32,290,000	25,517,000	6,773,000
1932	28,305,000	24,069,000	4,236,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1927	75,6
1922	80,0	1928	72,6
1923	77,0	1929	71,9
1924	75,0	1930	75,2
1925	77,0	1931	79,1
1926	78,0	1932	84,3

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

1926	1,19 %
1927	1,37 %
1928	1,99 %
1929	2,35 %
1930	1,91 %
1931	1,92 %
1932	0,88 %

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

1926	1,95 %
1927	2,11 %
1928	2,43 %
1929	2,41 %
1930	1,96 %
1931	1,5 %

(Die Berechnungen pro 1932 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. Die grundsätzlich näher zur Prüfung vorgesehene Fusion der Emmentalbahn-Gruppe muss naturgemäss hinausgeschoben werden, bis für das ganze Gruppennetz Erfahrungen mit dem Einphasenstrom-System vorliegen.

Zufolge des eingetretenen Ergebnisrückganges und der noch nicht behobenen Sorge um die künftige Betriebsmittelbeschaffung, konnte die Frage des Einbezuges der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn in die Betriebsgruppe der Saignelégier-Glovelier-Bahn im Berichtsjahre nicht abgeklärt werden.

Sanierungen der Finanzlage mussten bei verschiedenen Bahnunternehmungen durchgeführt oder eingeleitet werden. Im Vordergrund stehen diesbezüglich die Massnahmen der Lötschbergbahn. Dieses Unternehmen, das bekanntlich schon im Jahre 1923 eine erste gerichtliche Sanierung durchführen musste, sah sich zufolge des im Januar erkennbaren katastrophalen weiteren Verkehrsrückganges gezwungen, eine neue gerichtliche Sanierungsaktion einzuleiten. Das durch diese Sachlage entstandene Sanierungsbedürfnis der B. L. S. beschränkte sich in seinen Grundzügen auf 2 Zugeständnisse der Gläubiger: nämlich auf die neuerliche Abhängigmachung der Anleihensverzinsung vom Betriebsergebnis und die einstweilige Sistierung von Obligationenkapitalrückzahlungen. Beide Erleichterungen mussten für die Dauer von 10 Jahren bewilligt werden. Irgendwelche Kapitalabschreibungen waren nicht notwendig, da keine Unterbilanz bestund und durch die rasche Anhebung der gerichtlichen Sanierung ein Auflaufen von Zinsschulden vermieden werden konnte. Die weiteren Sanierungen werden uns im nächstjährigen Verwaltungsbericht beschäftigen.

Das Konkurrenzverhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** fand im Berichtsjahr praktisch keine endgültige Lösung, trotzdem das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von den eidgenös-

sischen Räten bereits am 15. März 1932 verabschiedet wurde. Der Bundesrat setzte einige Gesetzesartikel auf den 1. September 1932 und den überwiegenden Teil des Gesetzes vermittels Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 auf den 1. Januar 1933 in Kraft.

Es bedurfte unserer besonderen Anstrengungen, um bei den Vorberatungen über die erwähnte Vollziehungsverordnung auch dem Gedanken an eine volkswirtschaftlich gesunde Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil eine gewisse Geltung zu verschaffen. Es wurde lange nicht eingesehen, dass die Vollziehungsverordnung nicht nur rein technische, sondern auch eminent wichtige wirtschaftliche Gesichtspunkte zum Gegenstand hatte und bei einer völligen Ausserachtlassung der Eisenbahninteressen sogar geeignet gewesen wäre, unserem Landeskredit ernstlich Schaden zuzufügen.

Die allgemeine Wirtschaftskrise setzte im Berichtsjahr nicht nur den Eisenbahnen, sondern auch den Lastwagenbesitzern stark zu. Schwache Ausnützung der Lastwagen, Preisunterbietungen usw. weckten allmählich auch bei den Lastwageninteressenten die Einsicht, dass der Fernverkehr der Eisenbahn zu überlassen sei und Schritte zu einer vernünftigen Regelung des Wettbewerbsverhältnisses unternommen werden müssen. Gleicher Auffassung war auch der Vorstand des Schweizerischen Handels- und Industrievereins. Über das Resultat der langwierigen Verständigungsverhandlungen werden wir im nächstjährigen Bericht Aufschluss erteilen, denn dasselbe kam nicht mehr im Berichtsjahre zustande. Der Camionnage-Dienst der «Sesa» (Schweizerische Express A.-G.) erfuhr einen weiteren Ausbau. Die «Sesa»-Camionneure bedienten am Schlusse des Berichtsjahres 437 Bahnstationen und 1106 Ortschaften. Das Frachtrabattgeschäft der «Sesa» vermittelte den Bahnverwaltungen im Berichtsjahre Transporteinnahmen in der Höhe von rund Fr. 10,900,000 gegenüber rund Fr. 7,800,000 im Vorjahr. Von der Zweckmässigkeit der von den Bundesbahnen eingeleiteten «Asto»-Bestrebungen, die eine sukzessive Verlegung des Eisenbahn-Stückgüterverkehrs von der Schiene auf das parallel der Bahn laufende Automobil bezwecken, sind wir nicht dermassen überzeugt wie die Initiantin. Grundsätzlich handelt es sich hier nicht um eine Eisenbahnergänzung, sondern um eine Eisenbahnersetzung, die nur bei allergünstigsten Voraussetzungen (intensivstem Verkehr) nicht in Widerspruch zu den Grundgesetzen der Kosten- und Preisbildung im Eisenbahnverkehr gerät. Die Privatbahnen haben gerade auf diesem Gebiete darüber zu wachen, dass ihre Interessen nicht verletzt werden.

Der **Verkehrswerbung** besonders zugunsten des Berner Oberlandes wurde grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Unter der Führung der Kantonalen Eisenbahndirektion wurde der Verkehrsverein des Berner Oberlandes als Spitze des wichtigsten bernischen Kurgebietes mit neuen Statuten versehen und einer gründlichen administrativen und finanziellen Reorganisation unterzogen. Das entstandene neue Gebilde ist weit finanzkräftiger und wir versprechen uns von seiner wirksameren Tätigkeit Gutes für den Fremdenverkehr und alle mit ihm im Zusammenhange stehenden oberländischen Erwerbszweige.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden auch im Berichtsjahr durchgeführt und zwar sowohl auf den bernischen, Bundesbahn-, als auch auf den Dekretsbahnlinien. Die neue Signalisierung und der Abschluss von Niveauübergängen im Sinne der Bundesverordnung vom 7. Mai 1929 machten weitere Fortschritte.

Die Beseitigung von Niveauübergängen vermochte ebenfalls gefördert zu werden. Zahlreiche Projekte wurden studiert und vorbehandelt. Unter den ausgeführten Projekten ist besonders dasjenige der Strassenüberführung in Delsberg zu erwähnen, das gleich zwei stark befahrene Niveauübergänge zum Verschwinden brachte.

Die Bundesbahnelektrifizierung brachte die rasche Förderung der Umbauarbeiten auf der Strecke Delsberg-Delle und damit die Sicherstellung der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf den bekanntlich im Vergleich zum Programm etwas verspäteten Fertigstellungstermin, d. h. den am 15. Mai 1933 eintretenden Fahrplanwechsel. Auch die Vorarbeiten für den Umbau der Strecke Bern-Langnau-Luzern wurden gefördert.

Auf dem Gebiete der **Dekretsbahn-Elektrifikation** sah das Berichtsjahr die intensive Umbauarbeit auf den Linien der Solothurn-Münster-Bahn, Emmentalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn. Aus technischen Gründen mussten die Arbeiten vorweg auf der Linie Solothurn-Münster energisch betrieben werden. Demzufolge wurde es möglich, den elektrischen Betrieb auf der Solothurn-Münster-Bahn schon am 1. September 1932 aufzunehmen. Die Betriebsaufnahme auf den übrigen Strecken dieses Netzes fällt in das kommende Jahr.

Die Elektrifizierung der Langenthal-Huttwil- und der Huttwil-Wolhusen-Bahn vermochte im Berichtsjahr nicht spruchreif zu werden. Es ist zuzugeben, dass der Umbau speziell für die verkehrsschwächere Huttwil-Wolhusen-Bahn, mit gewissen finanziellen Risiken verbunden ist. Da diese Linie grösstenteils auf luzernischem Gebiete liegt, der Kanton Luzern folglich der Hauptbeteiligte ist und analog dem bisherigen Beteiligungsverhältnis auch an die Umbaukosten beitragen müsste, kommt diesem Kanton bezüglich des Umbaues der Linie Huttwil-Wolhusen auch vorweg die Entscheidung zu. Ein Umbau nur der Strecke Langenthal-Huttwil kommt aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage. Der Kanton Luzern ist aus uns ebenfalls verständlichen Gründen einstweilen für eine Verschiebung des Umbaues.

Grössere **Bahnhof- und Stationsumbauten** litten bereits im Berichtsjahre etwas unter der zunehmenden Verschlechterung der Finanzlage unserer Bundesbahnen. Verzögerungstendenzen traten verschiedentlich zutage. Im Vordergrund stehen nach wie vor die Bahnhöfe Bern und Burgdorf. Die Berner Bahnhoffrage machte im Berichtsjahr weitere Fortschritte. Im Anschluss an unsere letztjährigen Ausführungen, können wir folgende Mitteilungen machen: Nachdem die grundsätzliche Einigung auf das Lorrainehaldeprojekt zustande gekommen war, wurde am 15. Juli 1932 eine diesbezügliche Vereinbarung zwischen der S. B. B. und der Einwohnergemeinde Bern abgeschlossen. Die erwähnte Vereinbarung, die mit einer Botschaft vom 26. August 1932 der Gemeinde vorgelegt und von letzterer in der Folge auch gutgeheissen wurde, regelt die Verhältnisse technischer, wirtschaftlicher und finanzieller Art. Die abschliessende Stellungnahme des Verwaltungsrates der

S. B. B. zu der vorerwähnten Vereinbarung und zu einem Ausführungsprojekt war im Berichtsjahr indessen nicht mehr möglich. Aus der Vereinbarung wurden bewusst und gewollt folgende weitere Bestandteile der Bahnhoffrage herausgenommen: Erstellung einer Station auf dem Wyler; Erstellung des Abstellbahnhofes an der Laupenstrasse, der Geleiseerweiterung beim Aufnahmegebäude und eines neuen Aufnahmegebäudes; Wettbewerb für das Aufnahmegebäude; Einführung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn in den Bahnhof.

Man sieht, dass die ohnehin sehr mühsam fortschreitende Abklärung der Berner Bahnhoffrage noch verschiedene Probleme von grösserer Tragweite zu bezwingen hat.

Die eingangs erwähnten Verzögerungstendenzen machten sich besonders bezüglich des Umbaues des Bahnhofes Burgdorf bemerkbar. Neuerdings wird als Kernproblem die Beseitigung des Staatsstrassenüberganges beim Hotel Guggisberg herausgehoben und im Zusammenhang mit dem allgemeinen Bebauungs- und Strassenführungsplan der Gemeinde Burgdorf studiert.

In üblicher Weise fügen wir diesen vorstehenden, allgemeinen Bemerkungen noch einige Ausführungen über das **Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** bei. Die Gesamtverkehrseinnahmen der S. B. B. betrugen in Millionen Franken:

1929	401,9
1930	391,2
1931	373,5
1932	330,8

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind im Vergleich zum Vorjahr um rund 14 Millionen Franken oder 9,3% gesunken, nachdem das Vorjahr einen vergleichsweisen Rückgang von 8,4 Millionen Franken oder 5,3 % verzeichnet hatte. Weit ungünstiger noch hat sich unter dem Einfluss der verschärften Wirtschaftskrise und der Automobilkonkurrenz der Güterverkehr gestaltet. Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr sind sogar um 28,7 Millionen Franken oder 12,9 % zurückgegangen. Die Betriebsrechnung verzeigt bei total rund 343 Millionen Franken Betriebseinnahmen und rund 273 Millionen Franken Betriebsausgaben einen Überschuss der Betriebseinnahmen von rund 70 Millionen Franken; im Vorjahr wurde ein Betriebseinnahmenüberschuss von rund 104 Millionen Franken erreicht. Die ungünstige Rückwirkung dieses Betriebsergebnisses auf die Gewinn- und Verlustrechnung gelangt zum Ausdruck im Defizit dieser Rechnung von rund 49,8 Millionen Franken. Die schon zu Beginn des Berichtsjahres erkennbare Verschlechterungstendenz gab dem Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes am 22. März 1932 Anlass, vom Verwaltungsrate und der Generaldirektion der S. B. B. einen eingehenden, bis zum Herbst des Jahres zu erstattenden Bericht einzuforden über die Frage: «Welche Massnahmen sind zu treffen, um den Bundesbahnen eine gesunde Finanzlage zu sichern, um eine normale Abschreibung zu ermöglichen und sie in die Lage zu versetzen, unserer Volkswirtschaft die besten Dienste zu erweisen?»

Der eingeforderte Bericht vermochte indessen im Berichtsjahr nicht vollständig fertiggestellt zu werden; er wird uns deshalb in unserem nächsten Verwaltungsbericht näher beschäftigen.

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 Schiffahrtspolizeireglementes konnte immer noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

Im Benehmen mit der eidgenössischen Aufsichtsbehörde wurde die Frage der Bemannung von Güterlastschiffen aufgerollt und einer Überprüfung unterzogen; eine definitive Neubeordnung kam indessen im Berichtsjahre nicht zustande.

Unabgeklärt ist nach wie vor auch die Frage, ob und wie weit das Kontrollverfahren auch auf Falt- und Wanderboote auszudehnen sei. Auch bezüglich dieser Frage befinden wir uns in Fühlung mit der eidgenössischen Aufsichtsbehörde.

Die **Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft** konnte im Rahmen der technischen und finanziellen Rekonstruktion die beiden neuen Dieselmotorschiffe «Jura» und «Seeland» in Neuenstadt von Stapel laufen lassen. Der erste, bereits im Juli vor sich gegangene Stapellauf, erfuhr rege Anteilnahme der Bevölkerung.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

Die den Inhabern einer Postkonzession A bisher gewährte Steuererleichterung wurde im Berichtsjahr beibehalten.

Der Entwurf zu einer neuen eidgenössischen Konzessionsordnung vermochte immer noch nicht bereinigt zu werden.

Hinsichtlich der Bewegungen im Konzessionsbestand verweisen wir auf die im Abschnitt E angefügte Zusammenstellung.

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Der Flugplatzgenossenschaft «Alpar» wurde der reguläre Betriebsbeitrag von Fr. 30,000 als staatliche Defizitdeckungsquote und ebenso der ausserordentliche Beitrag von Fr. 12,000 als Subvention für den internationalen Radiallinienverkehr gewährt. Der letzterwähnte Subventionsposten wurde bei Anlass der Verhandlungen für das staatliche Budget pro 1933 auf Fr. 8000 gekürzt. Der Flugverkehr hat sich im Berichtsjahr neuerdings vermehrt. Die Zahl der Passagiere ist auf 6715 gestiegen (Vorjahr 4946). Auch der Post-, Fracht- und Gepäckverkehr hat einen kräftigen Aufschwung genommen.

B. Fahrpläne.

Die offiziellen Verhandlungen über den Jahresfahrplan 1932/33 stunden unter dem Eindruck der immer mehr in unser Land eindringenden Weltwirtschaftskrise.

In Würdigung der von vornherein durch die eidgenössische Aufsichtsbehörde hinsichtlich der Mehrleistungsbegehren empfohlenen Zurückhaltung, wurde das Hauptgewicht auf Anschlussverbesserungen und die bessere Ausnützung bestehender Fahrleistungen gelegt. Neuerdings traten wir auch für eine Auflockerung der Fahrleistungen im Personenverkehr im Sinne des Leichtbetriebes ein; ein Erfolg war uns hier wiederum nicht beschieden, da die Technik noch keine einwandfreien elektrischen Leichttriebwagen herauszubringen vermochte. Insgesamt vertraten wir 95 Fahrplanabänderungsbegehren und konnten trotz der Ungunst der Zeit, mancher Verbesserung zum Durchbruch verhelfen.

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

C. Eisenbahnen im Betrieb.

Aus allgemeiner Sparnotwendigkeit sind wir gezwungen, auch den Verwaltungsbericht einzuschränken und zu kürzen. An Stelle der bisher über jedes einzelne Unternehmen gebotenen Detailbesprechung, fügen wir aus dem genannten Grunde hier eine tabellarische Darstellung der Betriebsergebnisse ein. Für Fälle, wo ein Interesse für Einzelheiten oder eine ausführliche Orientierung über einzelne Unternehmungen besteht, verweisen wir auf die verfügbaren Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Gesellschaften.

Approximative Betriebsergebnisse pro 1932.

Gesellschaft	1932 Einnahmen	1932 Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	1932 Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	9,092,000	7,283,000	+ 1,809,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	568,000	700,000	— 132,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	423,000	251,000	+ 172,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	603,000	469,000	+ 134,000
Bern-Neuenburg-Bahn	2,095,000	1,818,000	+ 277,000
Gürbetalbahn	1,577,000	1,138,000	+ 439,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	644,000	486,000	+ 158,000
Burgdorf-Thun-Bahn	1,886,000	1,595,000	+ 291,000
Emmentalbahn	1,873,000	1,734,000	+ 139,000
Solothurn-Münster-Bahn	644,000	501,000	+ 143,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	766,000	630,000	+ 136,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	580,000	578,000	+ 2,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	362,000	352,000	+ 10,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	532,000	479,000	+ 53,000
Sensetalbahn	177,000	174,000	+ 3,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	152,000	177,000	— 25,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	163,000	162,000	+ 1,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	720,000	769,000	— 49,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,681,000	1,513,000	+ 168,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	413,000	332,000	+ 81,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	776,000	596,000	+ 180,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,397,000	1,086,000	+ 311,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	229,000	242,000	— 13,000
Langenthal-Jura-Bahn	154,000	154,000	—
Langenthal-Melchnau-Bahn	119,000	120,000	— 1,000
Biel-Meinisberg-Bahn	41,000	50,000	— 9,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	242,000	235,000	+ 7,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	202,000	218,000	— 16,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	194,000	227,000	— 33,000
Total	28,305,000	24,069,000	+ 4,236,000

D. Projektierte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde kein konzessioniertes Bahnprojekt in Angriff genommen.

E. Eisenbahn- und Automobilkonzessionen.

Im Jahre 1932 wurden zuhanden der Bundesbehörden folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

Keine.

b) Konzessionserneuerungen.

6. April: Genossenschaft Autoverkehr Signau-Eggiwil-Röthenbach (auch Strecke Schüpbach-Langnau).

26. April: Autoverkehr Wilderswil-Interlaken.

28. Mai: Autoverkehr Biel-Flugplatz Bözingen.

13. Juni: Autogenossenschaft Steffisburg-Oberdiessdach.

6. Juli: Oberaargauische Automobilkurse A.-G.

21. Juli: Société d'Auto-transports de Cudrefin; Marktfahrten Cudrefin-Neuenburg.

26. September: A.-G. Automobilverkehr Koppigen und Umgebung.

24. Dezember: Stadtomnibus Biel; Wintersportfahrten Biel-Friedliswart-Ilfingen.

c) Konzessionseinschränkungen.

14. April: Autoverkehr A.-G. Gunten-Sigriswil; provisorische Betriebseinstellung Oberhofen-Tschingel-Krinde.

d) Konzessionsausdehnungen.

17. Mai: Stadtomnibus Bern: Strecke Christoffelgasse-Brunnadern.

6. Juli: Oberaargauische Automobilkurse A.-G.; Strecke Kreuzstrasse (Seeberg-Wald)-Strandbad Burgäschi.

e) Fristverlängerungen.

Keine.

f) Konzessionsablehnungen.

Keine.

g) Erloschene Konzessionen.

Keine.

F. Vorschussrechnung.

(Vorschüsse an Bahn- und Schiffsunternehmungen.)

Über den Stand der Vorschüsse am Jahresbeginn, die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Veränderungen und den Rechnungsstand am Jahresende, gibt die Tabelle auf Seite 217 Aufschluss. Wir fügen folgende summarische Erläuterungen an:

Die Zunahmen sind bei der Rubrik 2 «Eisenbahnsubventionen» zurückzuführen auf weitere staatliche Teilzahlungen an das neue Elektrifikationskapital der Burgdorf-Thun- und Emmentalbahn, sowie an das Reorganisationskapital der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft. Alle diese Auszahlungen beruhen auf Grossratsbeschlüssen. Die in der Rubrik 3 «Vorschüsse an Bahnen» verzeichneten Zunahmen betreffen neu verfallene Anleihens- und Vorschusszinse, dann neue Darlehensgewährungen, wie im Falle der Bielersee-Dampfschiffgesellschaft und schliesslich die grosse Jahresleistung des Staates aus seiner Zinsgarantieverpflichtung zugunsten des 42-Millionen-Anleihens II. Hypothek Frutigen-Brig, der Lötschbergbahn. Bezüglich der Ziffer 4 «Hilfeleistung an Bahnen» ist speziell erwähnenswert, dass die Langenthal-Huttwil-Bahn die Annuität leistete auf der anlässlich der Fusion von der Huttwil-Eriswil-Bahn übernommenen Hilfeleistungsschuld. Zu weiteren Bemerkungen gibt uns die Kapitalvorschussrechnung nicht Anlass.

G. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	501	503	233	464	1701
Ruderboote mit Aussenbordmotor	184	72	15	31	302
Motorboote	67	56	2	4	129
Schwertkielboote	12	67	5	3	87
Schwertkielboote mit Aussenbordmotor	2	10	—	—	12
Kielyachten	3	12	—	—	15
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	4*)	3	5	47	59
Fähren	—	—	—	10	10
Total 1932	773	723	260	559	2315
Total 1931	748	715	273	536	2272
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 25	+ 8	— 13	+ 23	+ 43

*) (2 mit Anhängemotor)

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

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 20 neue Patente ausgestellt und 15 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro

31. Dezember 1932 auf 191 Patente (gegenüber 186 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:

Gebührenmarken	Fr. 9301. 80	
Stempelmarken	» 133. 05	
Reglemente	» 178. —	
Nummernschilder	» 24. 20	
Übertrag		Fr. 9637. 05

Übertrag	Fr. 9637. 05
Ausgaben	» 6920. 65
Überschuss (1931: Fr. 2510. 75) . .	Fr. 2716. 40

Bern, den 15. Juni 1933.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 14. Juli 1933.

Begl. Der Staatsschreiber i. V.: **E. Meyer.**

Vorschussrechnung.

Spezialrechnung	Stand am 1. Januar 1932		Neue Vorschüsse pro 1932		Amortisationen pro 1932		Stand am 31. Dez. 1932	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Eisenbahnprojektvorstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Burgdorf-Thun-Bahn, Elektrifikation	120,000	—	360,000	—	—	—	480,000	—
Emmental-Bahn, Elektrifikation	150,400	—	451,200	—	—	—	601,600	—
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	32,000	—	102,500	—	—	—	134,500	—
Total	302,400	—	913,700	—	—	—	1,216,100	—
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	382,841	35	19,142	05	—	—	401,983	40
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	5,800	—	2,900	—	—	—	8,700	—
» »	40,000	—	—	—	—	—	40,000	—
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—
Pensions- und Hilfskasse der bernischen Dekretsbahnen	5,327	25	—	—	—	—	5,327	25
Langenthal-Melchnau-Bahn	30,774	40	1,692	55	—	—	32,466	95
» » » Kupferlieferung	31,781	10	1,906	85	—	—	33,687	95
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	14,190,860	12	1,680,000	—	—	—	15,870,860	12
Total	15,043,840	66	1,705,641	45	—	—	16,749,482	11
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	166,157	05	7,500	—	—	—	173,657	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	34,582	80	—	—	—	—	34,582	80
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	9,194	30	344	45	587	70	8,951	05
Total	235,284	15	7,844	45	587	70	242,540	90
5. Subventionen an Bahnbauten.	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Worb-Biglen und Worb-Grosshöchstetten	10,120	05	—	—	10,120	05	—	—
Oberaargauische Automobilkurse	10,334	80	310	—	—	—	10,644	80
Total	20,454	85	310	—	10,120	05	10,644	80

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1932.

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

№	Name der Bahn	Datum			Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Aktien	Anleihen	Schwebende Schulden	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	I. Normalspurbahnen.									
1	Emmentalbahn	—	—	—						
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	5,730,100	5,500,000	1,381,600	12,611,700	1,391,600	1,391,600
	b) Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	12. V. 1882	—	—	—	—	—	—
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	1,252,000	89,800	728,300	2,070,100	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	300	2,087,300	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. u. 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,548,900	58,000	3,606,900	849,500	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	5,203,000	4,500,000	177,100	9,880,100	2,636,500	2,634,750
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	970,700	6,800	1,543,700	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	15,138,200	238,105	19,056,305	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	6,321,800	1,740,900	10,832,700	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,949,800	42,600	7,795,900	2,184,700	2,184,700
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	662,400	39,900	1,802,300	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	668,200	780,600	84,900	1,533,700	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	588,900	146,200	3,910,100	64,500	64,500
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,846,500	986,600	5,563,100	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	3,330,600	2,500,000	1,339,800	7,170,400	476,400	476,400
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301,850	642,800	5,900	1,950,550	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	120,474,900	7,617,900	187,876,300	23,839,000	13,982,481
				Total	95,930,950	168,765,300	14,594,905	279,291,155	38,940,645	29,032,177
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	72,600	57,900	2,200,500	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	41,100	1,791,100	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,663,400	321,200	4,222,550	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	851,900	19,531,550	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	24,900	1,366,900	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	—	739,400	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	214,100	3,469,000	1,037,200	1,037,200
8	Solothurn-Zollikofen-Bern	22. VI. 1912	24. IV. 1912	10. IV. 1916	4,556,500	3,203,000	464,500	8,224,000	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	619,000	434,700	2,925,700	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	341,100	1,628,100	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1,700,000	1,700,000	580,800	3,980,800	163,000	162,825
				Total	26,078,500	20,668,900	3,332,200	50,079,600	9,229,940	9,127,965
				Gesamttotal	122,009,450	189,434,200	17,927,105	329,370,755	48,170,585	38,160,142