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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1933)

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

Autor: Bösiger, W. / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417140

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: 08.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1933.

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

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Der Aufgabenkreis der Baudirektion umfasst die Verwaltung des Hoch-, Strassen- und Wasserbauwesens, der Wasserwirtschaft und des Wasserrechts, sowie des Vermessungswesens. Diese ausgedehnte Tätigkeit bringt sowohl der Direktion, wie den einzelnen Abteilungen eine Fülle Arbeit mannigfaltigster Art. Infolge der gesteigerten Bedeutung, die dem öffentlichen Bauwesen in der andauernden Arbeitskrisenzeit zukommt, sind die Aufgaben und die damit verbundene Arbeitslast entsprechend gestiegen und stellen bei gleichgebliebenem Bestand an die verantwortlichen Beamten und die Angestellten angestrengteste Anforderungen. Die Dankbarkeit der zugewiesenen Aufträge liessen die vermehrte Arbeit willig leisten und damit den Erfolg sichern.

So war die Baudirektion unablässig bestrebt, unter anerkennenswerter Mitwirkung der eigenössischen und kantonalen Arbeitsämter, in jenen Gegenden, die ganz besonders von der Not der Arbeitslosigkeit zu leiden haben, durch Zuweisung von Bauaufträgen und Errichtung von Baustellen dem darniederliegenden Handwerk und Gewerbe und arbeitslos gewordenen Technikern und Arbeitern aller Erwerbszweige belebende Arbeitsgelegenheit zu verschaffen. Mit gleichem Eifer wurden Gemeinden durch Rat und Tat in ihren Bemühungen um Arbeitsbeschaffung wirksam unterstützt. So wurde manche Strassen- und Flusskorrektion im Jura und Oberland in Angriff genommen, deren Dringlichkeit vielleicht nicht unbedingt im Vordergrund stand, die jedoch durch das Gebot der Arbeitsbeschaffung erforderlich wurde. Denn auch das Berichtsjahr hat erneut bewiesen, dass durch Zuweisung von Arbeit und Verdienst Ruhe, Zuversicht und Zufriedenheit in gefährdete Unternehmen und besorgte Familien einkehrt. Gleichzeitig schafft sich die Öffentlichkeit damit Werke von bleibendem Nutzen.

Hauptinteresse fand die Vorbereitung des grossen 3,8 Millionenprojektes für die Versorgung von 21 Gemeinden der Freiberge mit Trinkwasser. Dieses Kulturwerk ist durch Kreditbewilligung von 1,000,000 Franken vom Bernervolk und Grossen Rat vom 27. August bzw. 13. November gutgeheissen worden. Die Bundesbehörden haben dem Unternehmen ihre Mithilfe ebenfalls zugesichert, so dass der Beginn dieser Arbeitsgelegenheit für den Herbst 1934 erwartet werden kann.

Ähnliche Vorarbeiten sind für die Wehranlage Nidau geleistet worden, so dass auch in jener Krisen-

gegend bald mit dem Beginn dieses Werkes gerechnet werden kann.

Das **Hochbauamt** weist im Berichtsjahr einen intensiven Geschäftsgang auf, der unter Heranziehung privater Architekten und Techniker zu Projektierungen und Bauleitungen bewerkstelligt wurde.

An hauptsächlichsten Bauten standen in Arbeit oder wurden vollendet: Erlach, Knabenerziehungsanstalt, Aula Universität, Gartenbauschule Oeschberg, Umbau der alten Klinik und des Imhofpavillons im Inselspital, Übungsschule Oberseminar Bern.

Für verschiedene Projekte liegen fertige Pläne vor, so für den Umbau des Schlosses Pruntrut und der Kantonsschule in Pruntrut, alpwirtschaftliche Schule Zweisimmen, Umbau des Amthauses Schlosswil, des Lorygutes in Münsingen. Für das letztere Objekt hat der Grosse Rat den Kredit von Fr. 168,000 bereits bewilligt.

Im **Strassenbau** wurde an der Erfüllung des grossrätlichen Strassenbauprogrammes von 1924 weiter gearbeitet. Vom rund 700 km betragenden Strassennetz des genannten Programmes waren auf Ende des Jahres 527,245 km modern ausgebaut. Eine intensive Tätigkeit wurde namentlich auch in der Korrektion und im Ausbau von Ortschaftsdurchfahrten entwickelt, weil da die grösste Summe von Interessen an einem modernen Ausbau zusammenlaufen. Einschliesslich dieser Strecken beträgt nun das gesamt ausgebaute Strassennetz 765 km gegenüber 706 im Vorjahr.

Besonderes Augenmerk und finanzielle Aufwendungen musste auf einzelne infolge der durch die eidgenössische Verkehrsgesetzgebung zugelassenen erhöhten Gewichte zu schwach gewordene Brücken gewendet werden. Es erforderte dies sorgfältige und schwierige Arbeit. Im kommenden Jahre wird die Anpassung zur Hauptsache vollzogen sein.

Im Berichtsjahre wurde mit der neuen Strassensignalisation auf den Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen begonnen.

Die Baudirektion unterstützte ebenfalls die Initiative zur Förderung des Baues und Ausbaues der Alpenstrassen und ihrer Zufahrten.

Der **Wasserbau** brachte im Gebiete der darniederliegenden Uhrenindustrie und im Oberland wiederum willkommene Arbeitsgelegenheit. Leider hat ein heftiges Unwetter in der Nacht vom 12./13. August das obere Lauterbrunnental schwer heimgesucht, worüber noch im besondern berichtet wird. Im übrigen wickelte sich der Wasserbau in normalem Rahmen ab.

Am 7./8. Juli fand in Sitten die **westschweizerische Baudirektorenkonferenz** statt. Sie hörte Vorträge über: Notstandsarbeiten und Regiearbeiten, Wassermessungen an der Dixence, Verwertung der Wasserkräfte der Dixence. Hierauf erfolgte eine interessante Besichtigung der im Bau befindlichen Staumauer des Dixence-Werkes.

Die **schweizerische Baudirektorenkonferenz** fand am 21. August in Zürich statt. Sie behandelte die vom bernischen Baudirektor entworfene Submissionsverordnung und hiess den Entwurf als Richtlinien für kantonale und eidgenössische Submissionsverordnungen gut. Ferner hörte die Konferenz ein Referat über Strasseninformationsdienst.

Noch in vermehrtem Masse als bisher fanden die **Natur- und Heimatschutzfragen** unser Interesse. Je mehr man sich in diese Probleme vertieft, desto ausgeprägter stellt sich die Aufgabe der Baubehörde, unsere eigenartigen Ortschafts- und Landschaftsbilder vor baulicher Verunstaltung irgendwelcher Art zu schützen. Hierher gehört auch der Kampf gegen blindwütende Reklametätigkeit, die durch zügelloseste, marktschreierische Gebilde an Hauswänden, Zäunen und Hecken wahllos Verunstaltung in unser schönes Land zu tragen versucht. Durch die Bildung der Bieler- und Thuner- und Brienzerseeuferverbände ist den Behörden eine wirksame Stütze erwachsen. Diese Organisationen, denen die interessierten Seeufergemeinden, sowie Vereine, Verbände und Private angehören und denen es um die Erhaltung dieser 3 Bernerseen in ihrer Naturschönheit Ernst ist, haben es sich zum Ziel gesetzt, die von der Baudirektion ins Land getragene Idee von der Erhaltung unserer Seeschönheiten zu übernehmen und weiter auszubauen. Wenn sich diese Verbände mit Energie und Eifer ihrer Aufgabe annehmen, können viele Kleinode der heimatlichen Natur und unserer Ortschaften vor Verunstaltung oder Vernichtung gerettet werden. Wir werden deshalb diesen Bestrebungen unsere ganze Sympathie und Mitwirkung weiterhin zuteil werden lassen, wie wir dies durch Aufstellung von Alignementsplänen in einzelnen Bielerseegemeinden und für die Chartreusebesitzung in Hilterfingen bereits getan haben. Auch der Heimatschutz und der schweizerische Naturschutzbund stehen uns in unsern Bemühungen kräftig zur Seite. So bleibt nur noch zu hoffen, dass in jedem einzelnen Mitbürger in Bälde der Sinn für die Schönheit unserer Heimat und deren Erhaltung mit Macht wach werde.

Sofern das **Bundesgericht** sich mit Rekursen gegen regierungsrätliche Entscheide, deren Antragstellung der Baudirektion oblag, befasst hat, hat es in den Fällen der Bauvorhaben Kessi, St. Petersinsel, Ka-We-De Bern und Schul- und alpines Museum Bern die Rekurse abgewiesen und die Regierungsratsentscheide geschützt. Im Falle Bauvorhaben Pagès, Interlaken, ist der Regierungsrat zur neuen Beurteilung eingeladen worden.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1933 betrug ohne die Spezialrubriken:

Irrenanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds an Reinausgaben	Fr.	6,282,395.—
Die Rechnung beträgt.	»	6,346,655. 98
Mehrleistungen nach Abzug der Minderausgaben.	Fr.	64,260. 98

Diese Mehrleistungen belegen sich durch die Grossratsbeschlüsse vom 15. Mai und 18. Mai 1933, wonach der Baudirektion für Pfrundloskäufe von Stettlen und Sonvilier und Wiederaufbau der Gutsscheune Oeschberg Fr. 87,000 zur Verfügung gestellt wurden.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Ausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten . . .	Fr.	65,040. 80
2. Automobilsteuer	»	4,448,711. 33
Übertrag	Fr.	4,513,752. 13

Übertrag	Fr.	4,513,752.13
3. Benzinzollanteil	»	1,582,770. 05
4. Spezialkredit für Strassenarbeiten von Fr. 5,000,000 gemäss Volksbeschluss von 1931 . . .	»	1,451,903. 55
5. Juragewässerkorrektion	»	54,211. 85
Total	Fr.	7,602,637. 58
Die Baudirektion hat somit auf Budgetkredite und Spezialrubriken insgesamt verausgabt . . .	Fr.	13,949,293. 56

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 eigentlichen Bautätigkeit zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiete der Hochbau-, Strassenbau- und Wasserbaupolizei und des Wasserrechtswesens, sowie die verschiedenen Reglemente und Alignementspläne, die der Begutachtung durch die Baudirektion bedurften. Gross war auch die Zahl der Mitberichte an andere Direktionen.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 3,012,739 in Rechnung, für welche für Betriebsunfälle Fr. 35,671. 55 und für Nichtbetriebsunfälle Fr. 17,070. 85, zusammen Fr. 52,742. 40 Prämien bezahlt worden sind. Die Prämienansätze waren gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die Leistungen der Anstalt betrugen mit Inbegriff der rund Fr. 16,400 betragenden Renten, aber ohne Arzt- und Apothekerkosten Fr. 46,015. 50.

Von den 140 Unfällen entfielen 57 auf das Wegmeisterpersonal mit 1468 Krankentagen. Die Gesamtkrankentage bei diesem Personal betrugen 3432 (ohne Unfalltage).

Die Haftpflichtversicherung für Werkschaden als Strasseneigentümer bei der Unfallversicherungsgesellschaft «Winterthur» wurde auch im Berichtsjahr in Anspruch genommen; zahlreiche Begehren konnten jedoch, weil unbegründet, abgelehnt werden.

Beamtenpersonal. Trotz der bedeutenden Arbeitslast, die zu bewältigen war, musste neues Personal nicht eingestellt werden. Immerhin wurde wie üblich bei allzu grosser Inanspruchnahme dem Wegmeisterpersonal Hilfspersonal beigegeben oder es fanden, zugeteilt durch das kantonale Arbeitsamt, stellenlose Techniker auf den Kreisoberingenieurbureaux vorübergehend Beschäftigung.

Nach langjähriger, treuer Pflichterfüllung trat aus Krankheits- und Altersrücksichten der Oberwegmeister des Amtes Pruntrut, A. Charmillot, Courgenay, zurück. An seine Stelle wurde P. Tena, Courgenay, gewählt.

B. Gesetzgebung.

Der Entwurf zu einem neuen Strassenbaugesetz wurde in der Novembersession des Grossen Rates mit grossem Mehr in der ersten Lesung angenommen und wird nach geringfügigen Abänderungen auch die 2. Lesung mit Erfolg bestehen können.

In Prüfung und Beratung mit den einschlägigen Verbänden von Handwerk und Gewerbe stand auch die neue kantonale Submissionsverordnung, die diejenige vom 1. Juli 1924 abzulösen berufen ist. Der Entwurf wurde von der schweizerischen Baudirektorenkonferenz als Richtlinie angenommen und wird als bernischer Erlass im kommenden Jahre in Kraft gesetzt werden. Er ist das Ergebnis einer glücklichen Zusammenarbeit zwischen Behörden und privaten Verbänden. Die neuen Grundsätze sollen im nächsten Bericht beleuchtet werden.

Ferner stand wie im Vorjahr die Revision der Wasserbau- und Wasserrechtsgesetzgebung im Studium. Geplant ist ein einheitlicher Erlass beider Gesetzesmaterien unter Aufstellung einiger neuer Grundsätze im Wasserbaupolizeiwesen und Anpassung an die eidgenössische Wasserrechtsgesetzgebung, die in einzelnen Punkten das Gesetz vom 26. Mai 1907 über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte überholt hat.

C. Hochbau.

Trotzdem zahlenmässig der Umsatz des Hochbauamtes im verflossenen Jahr zurückgegangen ist, war die Tätigkeit im Hochbauwesen des Kantons Bern eine sehr rege. Der Rückgang der Aufwendungen ist zurückzuführen auf die Beendigung der grössern Aufgaben im letzten Berichtsjahre einerseits und die Zurückhaltung der Inangriffnahme neuer Bauten infolge der Finanzlage des Staates andererseits.

Das Hochbauamt bearbeitete ungefähr 400 Eingaben und Geschäfte, was neben den eigentlichen Bauaufgaben eine umfangreiche Korrespondenz brachte. Als grösseres Bauobjekt war die Erweiterung der Anstalt Erlach im Bau, die im Herbst bezogen werden konnte. Auch die Fertigstellung des Schulhauses für die Übungsschule des Oberseminars, welches auf Sommersemester 1933 bezogen wurde, fällt in die Berichtsperiode.

Neue Aufgaben wurden unter Beiziehung privater Architekten vorbereitet: Die Erweiterung der Kantonsschule in Pruntrut sowie der Ausbau des Schlosses daselbst als Amthaus, die Einrichtung des Loryhauses in Münsingen, und der Umbau des Amthauses Konolfingen in Schlosswil.

Ebenso wurden Vorstudien für die Erweiterung der medizinischen Poliklinik in Bern vorgenommen. Die Irrenanstalten erheischten infolge neuer Begehren erneute Prüfung der einschlägigen Baufragen.

Unterhalt der Staatsgebäude: Budgetrubrik X. a. C. 1—6 Fr. 585,000 + Fr. 33,000 für Kirchenloskäufe. Rechnung Fr. 615,787. 70.

Von den zur Verfügung stehenden Fr. 618,000 wurden verwendet für:

Amtshäuser, Amtsschreibereien, Gerichtsgebäude, Gefängnisse	Fr.	155,886. 15
Straf- und Erziehungsanstalten . . .	»	44,851. 15
Heil- und Pflegeanstalten	»	25,556. 45
Universitätsinstitute und Kliniken . .	»	96,734. 80
Militäranstalten	»	46,471. 90
Unterrichtsanstalten, Seminarien und Techniken	»	23,060. 35
Übertrag	Fr.	392,560.80

Übertrag	Fr. 392,560.80
Weitere Amtsgebäude, wie Landjägerposten, Archive und Beamtenwohnungen	» 7,439.35
Pfarrhäuser	» 139,998.60
Kirchen	» 9,175.10
Öffentliche Plätze	» 3,623.10
Ökonomiegebäude	» 29,990.75
Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	» 33,000.—
Total	Fr. 615,787.70

Minderausgaben gegenüber dem Budget . Fr. 2212.30

Neu- und Umbauten des Staates, Budgetrubrik X. a. D. 1. Fr. 734,000. Rechnung Fr. 734,041.20.

Diese Ausgaben verteilen sich auf nachstehende Geschäfte:

Bern, Hochschulinstitute, Neubauten	Fr. 150,000.—
Biel und Burgdorf, Techniken, Bauarbeiten	» 40,000.—
Saanen, Amthaus, Neubau	» 70,000.—
	» 8,074.30
Münster, Amthaus, Neugestaltung	» 150,000.—
Erlach, Anstalt, Neu- und Umbauten	» 120,000.—
Bern Kanton, Staatsgebäude, *verschiedene Objekte*	» 27,711.75
Belp, Turm, Ausbau der Landjägerwohnung	» 8,515.65
Bern, Rathaus, Umbau; Planstudien	» 10,000.—
Bern, Universität, Neueinrichtungen in der Aula	» 29,980.05
Eggiwil, Pfarrhaus, Wasserbeschaffung	» 22,214.30
Oeschberg, Wiederaufbau der Gutsscheune	» 34,000.—
Oeschberg, Gartenbauschule, neues Gewächshaus	» 30,000.—
Bern, pharmazeutisches Institut, Erweiterung des Laboratoriums	» 4,378.35
Hindelbank, Arbeitsanstalt, neue elektrische Küche	» 28,166.80
Verausgabt auf Rubrik X. a. D. 1 pro 1933 total	Fr. 734,041.20

Zu den einzelnen Posten der Unterhalts- und Nebenbaukosten sei folgendes bemerkt:

Bern: Universitätsbauten. Der Posten von 150,000 Franken betrifft die letzte Amortisationsrate zur Abtragung der Bauschuld für diese Bauten, die schon 1931 bis 1932 in Betrieb waren und abgerechnet wurden.

Ebenfalls ist der Betrag für **Biel und Burgdorf, Technikum,** von Fr. 40,000 eine Amortisationsrate, für die in diesen Anstalten ausgeführten Bauarbeiten; insbesondere wurde die neue Halle des Maschinenlaboratoriums in Biel abgerechnet.

Die Beiträge für die Neubauten der **Amtshäuser Saanen und Münster** sind ebenfalls letzte Amortisationen; während Saanen 1932 bezogen wurde, erfolgte in Münster nach der Übergabe des Neubaues in einer zweiten Bauetappe die planmässige Neugestaltung des alten Amtshauses und des alten Gefängnisgebäudes. Diese Arbeiten zogen sich bis Ende des Jahres 1933 hin; mit ihrem Abschluss ist nun die Bezirksverwaltung im Amte Münster mustergültig untergebracht. Die Gesamtabrechnung über die Bauarbeiten erfolgt 1934; die Totalabrechnungen lassen eine Ersparnis von rund Fr. 10,000 des Baukredites erwarten.

Erlach: Erziehungsanstalt. Auf das Wintersemester konnte der Neubau dieser Erziehungsanstalt dem Betrieb übergeben werden. Der alte Schlossbau bildet nun den Abschluss eines bemerkenswerten Städtebildes; mit der Öffnung des Schlossareals nach der Anstalt hat letzteres eine grosse Verbesserung und Verschönerung erfahren. Es bleibt noch die Instandstellung des obern Schlosshofes, die Renovation der Nordfassade dieses Teils; diese Arbeiten werden einer spätern Etappe vorbehalten. Die Bauabrechnung beziffert sich auf Fr. 358,949.90 und bleibt im Rahmen des bewilligten Kredites von Fr. 360,000.

Unter «**verschiedene Objekte**» sind eine Reihe von kleineren Arbeiten, die im Einzelfalle Fr. 2000 nicht übersteigen, zusammengefasst.

Für den Umbau der **Landjägerwohnung im Turm in Belp** verweisen wir auf unsere Ausführungen im letztjährigen Bericht.

Zur Arbeitsbeschaffung und Bereitstellung grösserer Bauarbeiten auf dem Platze Bern wurden schon 1932 durch den verstorbenen Architekt Indermühle Vorstudien zum **Umbau des Rathauses und den Neubau eines Staatsarchives** ausgearbeitet. Zurzeit liegt ein abgeschlossenes Bauprojekt vor.

Die Renovation der baulichen Teile der **Aula der Universität** ist durchgeführt. Mit der Erstellung des Wandgemäldes durch Kunstmaler Clénin in Wabern wurde begonnen. In den Hochschulferien wurden die Renovationsarbeiten in den Treppenhäusern und Korridoren und in einer Anzahl Hörsäle vorgenommen. Anfangs 1934 werden noch einzelne Erneuerungsarbeiten am Äussern auszuführen sein.

Pfrund Eggiwil. Die Wasserversorgung des Pfarrhauses wurde notwendig durch die Möglichkeit günstiger Wasserbeschaffung für das Pfarrhaus. Es musste eine ca. 3 km lange Leitung mitsamt einer Quellfassung in der Staatswaldung des Fallgratwaldes durchgeführt werden. Die Quelle ergibt ca. 100 Minutenliter im Durchschnitt, so dass mit der Zeit ausser der Staatsdomäne weitere private Interessenten in Eggiwil mit Wasser versorgt werden können. Die Abrechnung dieser Arbeiten, die unter Leitung der Firma Keller & Cie. in Bern durch ortsansässige Handwerker ausgeführt wurden, ist erledigt und bleibt innerhalb der bewilligten Kreditsumme.

In 6 Pfarrhäusern wurden Badzimmer eingebaut, so dass diese Einrichtungen bald in sämtlichen 140 Pfrunden vorhanden sind. Andere grössere Renovationsarbeiten wurden durchgeführt an den Gebäuden in Hilterfingen, Hasle b. B., Rüederswil, Limpach, Madiswil, Mühleberg. Die Pfrund Eggiwil erhielt im Berichtsjahr eine eigene Wasserversorgung.

Am 2. Februar 1933 ereignete sich der Brand der **Gutsscheune in der Gartenbauschule in Oeschberg.** Für den sofortigen Wiederaufbau wurde nach Abschätzung des Schadens durch die Brandversicherungsanstalt im

Betrag von Fr. 59,000 ein Kredit von Fr. 34,000 auf Rubrik X. a. D. 1 bewilligt. Der Wiederaufbau erfolgte unter Beiziehung von Architekt E. Fink in Riedtwil. Die Stallungen und der Scheuneteil des Gebäudes konnten für die Einbringung der Heuernte wieder in Betrieb genommen werden. Der Wohnstock war im Herbst 1933 zum Bezug bereit. Die Abrechnung erfolgt 1934.

Für die Neuerstellung eines **Gewächshauses zur Gartenbauschule Oeschberg** wurden im Budget 1933 Fr. 30,000 in Rechnung gestellt und auf einem Spezialkonto reserviert. Die Ausführung dieses Vorhabens wurde jedoch vorläufig verschoben; es ist zu untersuchen, ob dieses Gewächshaus, das zur Zucht von Frühgemüse und zur Sammlung von weitern Erfahrungen im Gemüsebau verwendet werden soll, nicht an anderer Stelle des Kantons, sei es im Oberland in Verbindung mit der alpwirtschaftlichen Schule Zweisimmen, oder der Haushaltungsschule Brienz, zweckmässiger anzugliedern ist.

Im **pharmazeutischen Institut** der Universität wurde das galenische Laboratorium mit einem Kostenbetrag von Fr. 4381. 40 erweitert.

Eine gründliche Neugestaltung verlangte die **Küche der Strafanstalt in Hindelbank.** Neben der Schaffung von Vorrats- und Abwaschräumen wurden die Kocheinrichtungen durch elektrische Apparate ersetzt. Diese Arbeiten bedeuten einen weiteren Schritt der Modernisierung und Anpassung der Anstalt Hindelbank an ihren Zweck; im kommenden Jahre soll eine Badeeinrichtung geschaffen werden, so dass in absehbarer Zeit diese Anstalt ihren Bedürfnissen entsprechend eingerichtet sein wird.

Über den bisherigen **Ausbau und Erweiterung der kantonalen Heil- und Pflegeanstalten** verweisen wir auf unsere Ausführungen im letzten Bericht. In der **Waldau** ergaben sich für den Ausbau Änderungen im Bauprogramm. Dringliche Arbeiten, wie der Umbau und die Renovation der Direktorenwohnung, sowie die Vergrösserung und Elektrifikation der Küche in der Ökonomie dieser Anstalt wurden sofort vorgenommen. Die Abrechnung über diese Arbeiten erfolgt 1934.

Aus der Kostenersparnis beim Bau des **Wärterinnenhauses in Münsingen** im Betrage von ca. Fr. 25,000 wurde mit dem **Ausbau der sanitären Anlagen** in den verschiedenen Krankenabteilungen dieser Anstalt begonnen. Die gesonderte Abrechnung hierüber erfolgt nächstes Jahr. Ebenso die Abrechnung über die Einrichtung der **psychiatrischen Poliklinik,** die an der Murtenstrasse 11 in Bern errichtet werden soll.

Für die **Möblierung der Heil- und Pflegeanstalten** wurde eine Spezialrubrik eröffnet, die von der Sanitätsdirektion durch jeweilige Rückvergütung der alljährlichen Kosten für die Mobiliaranschaffung abgeschrieben wird. Im Berichtsjahr betrugen die daherigen Ausgaben für die Möblierung des Wärterinnenhauses in Münsingen Fr. 35,611. 20.

Als weitere Arbeiten des Hochbaues, die im Berichtsjahr zum Teil ausgeführt, zum Teil abgerechnet wurden, für welche die Deckung der Kosten aus früheren Kreditbewilligungen, oder auch zu Lasten anderer Direktionen geht, sind zu nennen:

Bern: chirurgische Klinik; Neu- und Umbauten. 1932 und 1933 wurde die zweite Bauetappe durchgeführt.

Die Arbeiten der ersten Bauetappe umfassten die Erstellung der neuen Klinik mit Verbindungs- und Leitungsgang; Eiskeller und Transformatorenstation; Tierstall; Umgebungsarbeiten; Mobiliar.

In der zweiten Bauetappe wurde der Umbau der alten Klinik, die Einrichtung und die teilweise Aufstockung des Imhofpavillons vorgenommen.

Die Bauabrechnung ist abgeschlossen. Vom gesamten Baukredit von Fr. 2,200,000 wurden Fr. 36,000 eingespart.

In das Berichtsjahr fällt der Planwettbewerb für eine **alpwirtschaftliche Schule in Zweisimmen.** Das Projekt von Architekt J. Wipf, Thun, wurde im ersten Rang als Grundlage zur Weiterbearbeitung der Aufgabe gewählt; es konnte in der Septembersession des Berichtsjahres eine Vorlage mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 910,000 dem Grossen Rat vorgelegt werden. Auf Antrag der Staatswirtschaftskommission wurde jedoch die Ausführung des Projektes vorderhand verschoben.

Bern: Militäranstalten. Die durch Waffenplatzvertrag mit der Eidgenossenschaft vereinbarten Arbeiten wurden im letzten Jahr beendigt. Im Auftrag des eidgenössischen Militärdepartementes, Kriegstechnische Abteilung, erfolgte der Einbau eines Baranoffschiessapparates in einem Lokal des kantonalen Zeughauses. Diese Arbeiten sind mit Beendigung des Jahres noch nicht abgeschlossen.

In der **Erziehungsanstalt Aarwangen** sind im Anschluss an die bauliche Ausgestaltung Waschgelegenheiten für die Zöglinge eingebaut worden. Es fehlt nur noch eine Badeanlage, deren Ausführung für die kommenden Jahre zurückgelegt ist.

Ferner wurde mit den im Jahre 1932 zurückgestellten Fr. 25,000 die **Westfassade des Käfigturms** renoviert. Diese Arbeiten waren als Massnahme zur Beschaffung von Arbeit für das Steinhauergewerbe willkommen.

Im **Amthaus in Thun** erfolgte als Abschluss der Renovationsarbeiten die Herstellung des Schlosseingangsturmes und die Öffnung des Brunnenschachtes im Hofe.

Hofwil: Seminar. Dem Begehren um Unterteilung der Schlafsäle und Einrichtung vermehrter Waschgelegenheiten konnte nunmehr entsprochen werden. Diese Arbeiten, wie auch die Renovation der Korridore waren zum hundertjährigen Jubiläum der Anstalt Hofwil durchgeführt. Die Baukosten beziffern sich auf Fr. 14,359. 85.

Polizeigarage in Bern. Diese Arbeiten sind 1933 fertig erstellt und abgerechnet. Die Bauausgaben betragen Fr. 35,124. 20.

Angestelltenwohnhaus in der Mädchenerziehungsanstalt Kehrsatz. Dieses Gebäude wurde im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben; die Bauabrechnung zeigt ein Total von Fr. 56,344. 80.

Im Anschluss an unsere Ausführungen in den Jahresberichten 1931 und 1932 stellen wir die Baudaten betreffend den Neubau der **Übungsschule beim Oberseminar** nochmals kurz zusammen. Die Vorarbeiten reichen ins Jahr 1931 zurück. Im Frühjahr 1932 wurde mit den Erdbewegungen begonnen. Das Gebäude war im Juli 1932 eingedeckt und auf 1. April 1933 fertig gestellt. Der Schulbeginn fällt auf den 18. April 1933. Die Bauabrechnung liegt vor und entspricht dem vom Grossen Rat bewilligten Kredit.

Für die Instandstellung und Neueinrichtung der **Zwangserziehungsanstalt für Mädchen im Lorygut Münsingen** bewilligte der Grosse Rat unterm 15. Mai 1933 einen Kredit von Fr. 168,000. Diese Arbeiten sollen als Massnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit im Winter 1933/34 zur Ausführung gelangen. Über den Vorgang der Bauarbeiten wird nächstes Jahr berichtet:

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

1. Unterhaltsarbeiten, Rubriken X. a. C. 1 bis 6	Fr.	615,787. 70
2. Hochbau-Neubauten, Rurik X. a. D. 1	»	734,041. 20
3. Hochbau-Neubauten, Rubrik X. a. D. 2 (Irrenanstalten).	»	65,040. 80
4. Aus Spezialrubriken	»	568,268. 75
Total pro 1933	Fr.	1,983,138. 45

Projektstudien. Über die Verwendung des **Schlosses Pruntrut** und über die Vergrösserung der **Kantonsschule** sind Projekte ausgearbeitet worden.

Die Idee einer Verwendung des Schlosses als Museums- und Archivgebäude musste schliesslich vor derjenigen der Verlegung der Bezirksverwaltung in das Schloss, in den Hintergrund treten. Die Kantonsschule in Pruntrut soll vergrössert werden durch den Anbau eines Schulgebäudes an die bestehenden Anlagen der Kantonsschule und des Seminars. Zu diesem Zwecke erwirbt der Staat Bern von der Gemeinde Pruntrut die Besitzung Brêchet. Das bestehende Kantonsschulgebäude wird den Bedürfnissen der Schule angepasst. Dem Seminar werden die durch Verlegung der Sammlungen frei werdenden Räume zugewiesen. Für beide Schulen wird das heute zu einer Bibliothek eingerichtete Obergeschoss der ehemaligen Kirche des Kollegiums als Aula ausgebaut. Die Bezirksverwaltung des Amtes Pruntrut wird im Schloss zusammengezogen, welches den Bedürfnissen anzupassen ist. Das Regierungsstatthalteramt (Hôtel de Gléresse) wird eingerichtet zur Aufnahme der Sammlungen und der Bibliothek des Seminars und der Kantonsschule. Die Vorlage zur Kreditbewilligung fällt in das Jahr 1934.

Zur Abklärung der Amtssitzverlegung von **Schlosswil** wurden neue Projekte ausgearbeitet, die Aufschluss geben, wie die Bezirksverwaltung im umgebauten Schlosswil zweckmässig untergebracht werden könnte. Nach diesen Studien ergibt sich, dass das Schloss ohne wesentliche Änderungen im Äussern den Bedürfnissen eines Amthauses angepasst werden kann. Die innere Einteilung und Instandstellung erfordert jedoch weitgehende Umbauten. Es wird sich im Laufe der nächsten Zeit erweisen, auf welche Art die Lösung dieser Baufrage entschieden wird.

Für den **Umbau der Poliklinik im Inselspital** wurde von den Architekten Stettler und Hunziker ein Projekt ausgearbeitet, das die Aufstockung der medizinischen Poliklinik in Bern für deren Erweiterung vorsieht. Eine Kostenberechnung für den gesamten Umbau, sowie für Mobiliar ergibt die mutmasslichen Aufwendungen von Fr. 320,000. Dieses Projekt ist eine Lösung, die nach Ausführung den Bedürfnissen einer Poliklinik der Universität wohl genügen kann. Über den Abschluss der Verhandlungen mit der Gemeinde Bern, die in grösstem Masse an der Verbesserung der Poliklinik interessiert ist, und über die Kreditbeschaffung wird im nächsten Jahresbericht die Rede sein.

Für den Umbau und die Vergrösserung der **Erziehungsanstalt für Mädchen in Loveresse** wurde ein Projekt ausgearbeitet, da die bisherigen Räumlichkeiten unzulänglich sind.

Als unumgänglich erwies sich ferner neben der Erstellung von Einzelzimmern die Ausführung einer neuen Waschküche mit Tröckneraum, die Einrichtung von Glätte-, Flick- und Lingenräumen, sowie von Bädern für die Zöglinge, das Personal und die Vorsteherfamilie. Um diese Sanierungen zu ermöglichen, wurde in Verlängerung des bestehenden Gebäudes ein ostseitiger dreistöckiger Anbau projektiert. Die Baukosten sind veranschlagt auf Fr. 81,500. Die Kreditbeschaffung wird im Jahre 1934 erfolgen.

Nach dem Kauf des ehemaligen **Chartreusegutes in Hilterfingen** durch die Immobiliengenossenschaft Chartreuse wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden ein Alignementsplan ausgearbeitet. In Ergänzung des Baureglementes von Hilterfingen wurden ebenfalls neue Bauvorschriften erlassen. Der Alignementsplan sichert das ehemalige Chartreusegut vor einer planlosen Überbauung und erhält der Öffentlichkeit eine 8 Meter breite Seeuferpromenade.

Für den **Bielersee** wurden im Einvernehmen mit den Vertretern der Bezirke und Gemeinden und verschiedener öffentlicher und privater Organisationen auf unsere Anregung durch das Kantonsbauamt Baureglement und Alignementspläne aufgestellt zur planmässigen Regelung der Bauentwicklung und der Erstellung von Weganlagen im Sinne der Erhaltung und der Eigenart der besseren Erschliessung der Ufer.

Für den Schutz des **Thunerseeufers** werden ähnliche Vorkehren getroffen. Über die weitere Entwicklung dieser Seeuferschutzbestimmungen wird später berichtet.

Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden und Korporationen.

Für die Direktion des Unterrichts, der Sanität, des Kirchen- und Armenwesens hatte die Baudirektion 60 Geschäfte, nämlich 49 Schul- und 11 Anstaltsgebäude (Pläne, Devise, Abrechnungen) zu begutachten.

Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Eine zeitraubende und umfangreiche Arbeit bildet jeweils die Prüfung der Bau-, Umlegungs-, Elektrizitäts- und Wasserversorgungs-, sowie der Kanalisationsreglemente der Gemeinden. So wurden im Berichtsjahr

begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung unterbreitet:

Baureglemente	6
Wasserversorgungsreglemente	8
Elektrizitätsreglemente	4
Gasreglemente	1
Kanalisationsreglemente	5
Umlegungsreglemente	1
Alignementspläne	27

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

Hochbaupolizei.

Die Baudirektion beschäftigt sich im Gebiete der Hochbaupolizei erstinstanzlich in allen Fällen, in denen technische oder ästhetische Fragen zu beurteilen sind und oberinstanzlich als Antragsbehörde an den Regierungsrat in Rekursfällen. 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 17 Fällen ihre Anträge an den Regierungsrat gestellt.

D. Strassenbau.

Nachdem uns das Jahr 1932 mit grössern Unwetterkatastrophen verschont hat, ging leider in der Nacht vom 12. auf den 13. August ein Unwetter von ausnahmsweiser Heftigkeit im Lauterbrunnental nieder. In Stechelberg traten sowohl die Schmadri- als auch die Sefinenlütschine aus ihrem Bett, überführten das anstossende Gelände mit Geschiebe und bedrohten auch die dortigen Wohnstätten. Das Elektrizitätswerk der Gemeinde wurde ausser Betrieb gesetzt und die Strasse IV. Klasse Lauterbrunnen-Stechelberg im hintersten Teil aufgerissen und unfahrbar gemacht. Gegen Lauterbrunnen hin wurden die angrenzenden Grundstücke überschwemmt und überführt. Grossen Schaden erlitt auch das Elektrizitätswerk der Jungfraubahn unterhalb Lauterbrunnen. Die Wasserfassung wurde mit Schutt und Holzwerk eingedeckt und die Rohrleitung an verschiedenen Stellen teils unterbrochen, teils gefährdet. Die kurz zuvor erstellten Sohlensicherungen längs der B. O. B. in der sogenannten Sandweid hielten den anstürzenden Wassermassen auch nicht stand. Der Bahnbetrieb war dort in hohem Grade gefährdet. Im sogenannten Steinschlag wurde die Ufermauer der B. O. B. unterspült und weggerissen, so dass die Geleise der Bahn auf eine längere Strecke in der Luft hingen. Glücklicherweise hielt die alte Ufermauer der Staatsstrasse stand, so dass wenigstens über diese der Verkehr mit dem Tale aufrecht erhalten werden konnte. Der Bahnbetrieb jedoch musste eingestellt werden und wurde an dessen Stelle vorübergehend ein Autobusbetrieb eingeführt.

Auch in Zweilütschinen traten grosse Überschwemmungen auf, die an Grundstücken und Heimwesen erhebliche Schäden anrichteten.

Über die sofort vorgenommenen Massnahmen wird hienach unter Titel E, Wasserbau, berichtet werden.

Sehr schwer hatten unsere Strassen im Frühjahr unter den Frostwirkungen zu leiden. Besonders schlimm waren deren Schäden auf den beiden neu übernommenen Strassenzügen Mamishaus-Gambach und Schwarzenburg-Milken-Riffenmatt. Letztere Strasse war eine Zeitlang geradezu unfahrbar. Die schädlichen Folgen des Frostes zur Zeit des Auftauens werden durch die Gewichtszunahme der Motorfahrzeuge ausgelöst. Die meist noch nicht mit Steinbett versehenen, unausgebauten Strassen vermögen der Beanspruchung nicht standzuhalten.

Leider hat die Arbeitslosigkeit auch im Berichtsjahr nicht nachgelassen. Wir haben daher wie im Vorjahr danach getrachtet, unsere Arbeiten so einzuteilen, dass möglichst viele Arbeitslose dabei beschäftigt werden konnten. Das eidgenössische Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit ist uns insofern in verdankenswerter Weise entgegengekommen, als uns Beiträge an die Lohnsummen gewisser Arbeiten zugebilligt wurden.

Durch Beschluss des Grossen Rates vom Juli 1933, genehmigt durch die Volksabstimmung vom 26./27. August 1933, wurden für Wasserbauarbeiten, Strassen- und Brückenbauten, sowie zur Beseitigung von Niveauübergängen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit Spezialkredite bewilligt in der Höhe von Fr. 431,000. Die Ausführung dieser Arbeiten fällt jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr.

Nennenswerte Budgetüberschreitungen sind auch im Jahre 1933 nicht vorgekommen.

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

Wegmeisterbesoldungen. Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 2,110,000. Rechnung Fr. 2,110,040.

Die Rubrik umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen IV. Klasse, auf denen der Staat gemäss Gesetz vom 20. November 1892 den Wegmeister stellt. Hier sind auch diejenigen Barbeiträge eingerechnet, die den Gemeinden an Stelle der Wegmeisterstellung ausgerichtet werden. Von den Gesamtbesoldungen entfallen auf Strassen IV. Klasse rund Fr. 330,000.

Die Zahl der Oberwegmeister ist mit 21 Mann gleich geblieben wie im Vorjahre. Von diesen amten 12 zugleich als Amtsschwellenmeister.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 494, also 2 mehr als im Vorjahr. Die leichte Vermehrung rührt davon her, dass provisorisch besetzte Stellen in definitive umgewandelt wurden.

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

Strassenunterhalt. Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 850,000. Rechnung Fr. 849,862. 73.

Aus Ersparnisgründen musste diese Rubrik gegenüber dem Vorjahr um Fr. 200,000 gekürzt werden. Da jedoch der neu vorgesehene Budgetbetrag in keiner Weise zum ordentlichen Unterhalt der noch nicht ausgebauten Strassen genügt hätte, musste aus den Erträgnissen der Autosteuer der obgenannte Ausfall gedeckt werden.

Die Rubrik umfasst die sämtlichen Ausgaben für den gewöhnlichen Unterhalt der noch nicht mit Dauerbelägen versehenen Strassen, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies und Schotter, den Unterhalt von Brücken, Durchlässen, Mauern, Strassenschalen und dergleichen.

Die Länge des Strassennetzes des Staates hat sich mit 2253,8 km gegenüber dem Vorjahr nicht verändert,

ebensowenig dasjenige der Strassen IV. Klasse mit Wegmeisterstellung.

Wasserschaden und Schwellenbauten. Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000. Rechnung Fr. 349,997. 87.

Auch im Berichtsjahre waren aus den Vorjahren noch grössere Posten für die damals bewilligten Beiträge zu tilgen. Daneben war aber, dank der verhältnismässig günstigen Umstände mit den verfügbaren Krediten auszukommen.

Die aus der Katastrophe von Lauterbrunnen uns erwachsenden Beiträge werden erst das Jahr 1934 belasten.

Dank den geringen Schneemassen beanspruchten die Schneeräumungsarbeiten an der Grimsel nur Fr. 15,328. 70. Die Öffnung der Strasse für den durchgehenden Verkehr konnte schon am 17. Juni stattfinden.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300. Rechnung Fr. 1741. 28.

Darin sind inbegriffen die Brandversicherungsbeiträge für unsere hölzernen Brücken, Wegmeisterhütten usw. Besondere Bemerkungen dazu sind nicht anzubringen.

Automobilbetrieb. Rubrik X. a. E. 5. Budget Fr. 40,000. Rechnung Fr. 40,015. 85.

Auch diese Rubrik, welche die Betriebsausgaben für den Automobildienst der Zentralverwaltung umfasst, wurde gegenüber dem Vorjahr um Fr. 10,000 gekürzt. Der reduzierte Budgetbetrag konnte aber durch starke Fahreinschränkungen eingehalten werden.

Zusammenfassend ergibt sich über die Rubriken des gewöhnlichen Strassenunterhaltes folgendes Bild:

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	2,110,000. —	2,110,040. —
2	Gewöhnlicher Strassenunterhalt	850,000. —	849,862. 73
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	349,997. 87
4	Brandversicherung von hölzernen Brücken usw. .	2,300. —	1,741. 28
5	Automobilbetrieb	40,000. —	40,015. 85
	Total	3,352,300. —	3,351,657. 73

Die Minderausgaben gegenüber dem Budget beziffern sich somit auf Fr. 642. 27.

2. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.

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

Jahre 1933	Fr. 3,921,303. 65
Einnahmen aus Rückvergütungen und Beiträgen (Autosteuer und Benzinzoll zusammen)	» 571,427. 50
Benzinzollanteil des Jahres 1932 .	» 1,558,918. —
Saldovortrag dieses letzteren vom Jahre 1932	» 96,879. 59
Total	Fr. 6,148,528. 74

Übertrag	Fr. 6,148,528. 74
abzüglich an Mehrleistungen auf Autosteuer vom Jahre 1932. . .	» 118,246. 96
so dass zur Verfügung standen . .	Fr. 6,030,281. 78
Verwendet wurden	» 6,031,481. 38
Es ergeben sich somit Mehrleistungen von.	Fr. 1,199. 60

Dazu kommen jedoch noch Fr. 48,955 für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, deren Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1934 belasten.

Wie bereits eingangs erwähnt, haben wir auch in diesem Jahre darnach getrachtet, vor allem Korrektionsarbeiten auszuführen, an denen auch in der stillen Jahreszeit möglichst viele Arbeitslose beschäftigt werden konnten. An eine grosse Zahl von solchen Arbeiten werden uns vom eidgenössischen Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit Beiträge ausgerichtet.

Auf den Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungs-Strassen wurden im wesentlichen folgende Arbeiten ausgeführt:

Umbau einer Stützmauer oberhalb der Handeck an der Grimselstrasse verbunden mit Strassenerweiterung; Strassenkorrektionen im Simmental zwischen Latterbach und Erlenbach mit Belagsarbeiten in Spiezwiler, Ausserlatterbach, Därstetten, Zweisimmen und in Saanen; Korrektionsarbeiten auf der Strasse Bern-Thun und Ausbau eines Teiles der Strasse Ritzenbach-Gurbrü; Anstrich der Kirchenfeldbrücke, I. Teil; Strassenbelag durch das Dorf Bargen, ebenso Belagsarbeiten zwischen Dotzigen und Büetigen, Büren und Rüti, sowie Ausführung einer Strassenkorrektion zwischen Arch und Leuzigen; Fertigstellung des Belages zwischen Grafenried und Fraubrunnen; Strassenkorrektion mit Belagsumbau zwischen Neuenstadt und Kantonsgrenze sowie im Dorfe Cormoret. Verstärkung der Emmebrücke bei Schüpbach, Strassenkorrektion zwischen Langnau und Zollbrück sowie zwischen Riefershäusern und Niedergoldbach. Fortsetzung der Strassenkorrektion Huttwil-Schwarzenbach und Korrektion und Belag im Dorf Rohrbach. Ausserdem Strassenkorrektionen auf der neuen Zürichstrasse und auf der Strasse Attiswil-Dürrmühle. Strassenkorrektionen auf der Strasse Delsberg-Angenstein, besonders zwischen Soyhières und Liesberg, Korrektionen auf der Rangierstrasse. Belagsumbau auf der Strasse Pruntrut-Chevenez und Belag zwischen Miécourt und Charmoille.

Auf Nebenstrassen wurden in der Hauptsache ausgeführt: Strassenbelag in Frutigen bis zum Spital; kleinere Korrektionen auf der Strasse Zweisimmen-Lenk; Umbau der Strasse zwischen Thun und Steffisburg und Ausbau des Strassenbelages in Sigriswil; Neuanstrich der Schwarzwasserbrücke, II. Teil; Strassenbeläge wurden ausgeführt in Kirchenthurnen, im Dorf Wattenwil, in Riggisberg und in Murzelen. Im Dorf Schwarzenburg wurden grössere Strassenkorrektionen und Entwässerungen durchgeführt, ebenso im III. Oberingenieurkreis zwischen Mett und Orpund einschliesslich des Strassenbelages. Die Brücke über den Nidau-Büren-Kanal wurde entsprechend den neuen Belastungsvorschriften umgebaut, ebenso diejenige über die Schüss im Zuge der Strasse St. Immer-Les Pontins. Die Strasse durch das Dorf Bellmund wurde korrigiert und erhielt einen modernen Belag, ebenso ein Teilstück der Strasse Schönbühl-

Schönbrunnen und die Strasse vom Dorfe Gampelen zur Station. In den Dörfern Lauperswil und Rüderswil wurden zur Beschäftigung Arbeitsloser Korrektionen ausgeführt, wie auch im Dorf Bleienbach, das ausserdem mit einem modernen Belag versehen wurde. Auf der Strasse Herzogenbuchsee-Wangen erhielt das Dorf Röthenbach und ein Strassenstück von Wangen einen Belag. Im Nordjura wurden die Korrektionsarbeiten zwischen Crémines und Gänsbrunnen weitergeführt, in den Freibergen gelangte eine bedeutende Strassenkorrektion zwischen Noirmont und Les Bois zur Durchführung. Die Strasse Creugenat-Fahy erhielt auf längere Strecke einen modernen Belag.

Neben diesen Hauptarbeiten wurde noch eine Menge kleinerer ausgeführt, die hier nicht alle aufgeführt werden können.

Wie schon im Vorjahre haben wir für die meisten der ausgeführten Beläge eine Bauart gewählt, die uns eine Verminderung der Unterhaltskosten verspricht. Besonders in Dorfdurchfahrten werden nur mehr solche Beläge verwendet. Auf Überlandstrecken mit einem beschränkten Verkehr dürfen aber nach wie vor leichtere Ausführungen in Frage kommen.

Die Verwendung von Autosteuer und Benzinzollanteil setzt sich wie folgt zusammen:

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	53,498. 05
2. Strassenwalzungen	»	197,973. 45
3. Oberflächenbehandlungen mit Teer und Bitumen	»	499,720. 60
4. Innenbehandlungen und Spezialbeläge	»	2,230,111. 50
5. Korrektionen und verschiedene Ausbauarbeiten	»	2,599,260. 28
6. Unterhalt der ausgebauten Strassen	»	278,907. 30
7. Beiträge an Vereinigungen für Strassenwesen	»	7,397. 40
8. Verzinsung des Spezialkredites von Fr. 5,000,000	»	164,612. 80
Total	Fr.	6,031,481. 38

3. Strassen- und Brückenbauten aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 250,000. Rechnung Fr. 250,000.

An bedeutenderen Arbeiten sind folgende zu erwähnen: Umbau von Stützmauern an der Sustenstrasse, Fahrbahnumbau auf der Wilerbrücke, Neubau der Lütschinenbrücke in Zweilütschinen. Verstärkung der Aarebrücke bei Hunziken und der Steinbachbrücke über die Sense oberhalb von Sangernboden, Neubau von Stützmauern an der Rappenfluh. Brückenverstärkungen im IV. Kreise mit Ersatz des Querbelages durch einen Längsbelag, Umbau einer Stützmauer oberhalb von la Roche.

Ausserdem wurden wiederum an Gemeinden Beiträge ausgerichtet für Korrektionen an Strassen IV. Klasse. Sie beliefen sich auf Fr. 37,797. 80. Die zugesicherten Beiträge an Gemeinden für noch nicht fertig ausgeführte Arbeiten betragen noch Fr. 57,103. 60. Neu sind im Berichtsjahre bewilligt worden: Beiträge an die Korrektion des Tschingelstutzes oberhalb Sigriswil, an die Herstellung der Bietengrabenbrücke im Eriz, an den Brückenbau über die Simme bei Ringoldingen, an die Verbreiterung und Korrektion der Strasse Worben-Kappelen, an die Fitzligrabenbrücke auf Beatenberg und an Erweiterungen auf der Haslebergstrasse.

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

(Volksabstimmung 19. April 1931.)

Aufwendungen 1931	Fr.	1,626,582. 50
» 1932	»	1,917,349. 70
» 1933	»	1,349,251. 30
Totalaufwendungen	Fr.	4,893,183. 50

Es bleibt somit für das Jahr 1934 noch ein verfügbarer Kredit von rund Fr. 107,000 für bereits begonnene Arbeiten, die aber 1933 noch nicht abgerechnet werden konnten.

Aus diesem Kredit erhielt im Berichtsjahr vorab die im Vorjahr fertig gestellte Südrampe der Pierre Pertuis-Strasse den noch fehlenden dauerhaften Fahrbahnbelag. Sodann wurden ausgeführt: Korrektionen auf der Brienzerseestrasse zwischen Ringgenberg und Oberried sowie zwischen Kienholz und der Station Brienzwiler. Der zweite Teil der Papiermühlestrasse zwischen Rodtmattstrasse und der Abzweigung nach Worblaufen erhielt einen Betonbelag mit einem seitlichen Fahrradstreifen. Zwischen Ritzenbach und Gurbrü wurde eine durchgreifende Strassenkorrektion ausgeführt. Im III. Oberingenieurkreis wurde ein Posten für den Umbau der Kanalbrücke in Nidau verwendet. Ausgeführt wurden ferner Korrektionen auf der Strasse Biel-Neuenstadt, zwischen Arch und Leuzigen und im Dorfe Courtelary. Die Strassenstrecken zwischen Ramsei-Ranflüh und in Zollbrück erhielten einen modernen Belag, ebenso diejenige zwischen Weiher und Häusernmoos und im Dorfe Dürrenroth. Das Dorf Glovelier wurde mit einem modernen Belag versehen. Ein Teil der Korrektionskosten auf der Les Rangierstrasse wurde aus diesem Kredit bestritten; ebenso grössere Strassenkorrektionen auf der Strasse St. Ursanne-Les Malettes.

Die Ausgaben dieser Rubrik trennen sich wie folgt:

Ausgaben für die Pierre-Pertuis-Strasse	Fr.	166,724. 45
Für die übrigen Arbeiten	»	1,182,526. 85
Total Aufwendungen aus Spezialkredit	Fr.	1,349,251. 30

Damit haben sich die Ausgaben für den Umbau der Südrampe der Pierre-Pertuis-Strasse auf total Fr. 798,364. 75 belaufen.

Die **Gesamtaufwendungen** des Staates für das Strassenwesen pro 1933 haben nach den vorstehenden Rubriken einschliesslich der Einnahmen von Gemeinden und den Beiträgen des eidgenössischen Amtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit betragen:

a) Ordentlicher Unterhalt, Budgetrubriken X. *a.* E.	Fr.	3,483,780. 53
b) Neubauten und Korrektionen, Rubrik X. *a.* F.	»	260,433. 50
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer	»	4,448,711. 33
d) Strassenverbesserungen aus Benzinzollanteil	»	1,582,770. 05
e) Desgleichen aus Spezialkredit	»	1,451,903. 55
Total	Fr.	11,227,598. 96

Über die Materialverwendungen und die Kosten des Strassenausbaues für die verschiedenen Belagsarten sind, wie gewohnt, eingehende Tabellen aufgestellt worden. Diese liegen zur Einsicht auf dem kantonalen Tiefbauamt auf.

Immerhin werden folgende Verbrauchszahlen interessieren:

Schotterverbrauch für Ausbauarbeiten .	66,971 m³
Für den ordentlichen Unterhalt	76,706 m³
Total Schotterverbrauch	143,677 m³

Verbrauch an Bindemitteln: Teer 558 t; Bitumen 1775 t; fertige Gemische dieser beiden 412 t; Emulsionen 1328 t.

Kleinsteinpflästerungen kamen rund 5800 m² zur Ausführung = ca. 760 m³ Pflastersteine. Für die Betonstrasse wurden 634 t Portlandzement verwendet.

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind Ende 1933 fertiggestellt:

Hauptdurchgangsstrassen	$345,_{388}$ km
Hauptverbindungsstrassen	$181,_{857}$ km
Total	$527,_{245}$ km

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten, noch $237,_{881}$ km ausgebaut und mit staubfreiem Belag versehen gewesen.

Insgesamt beträgt mithin das ausgebaute Strassennetz rund 765 km oder rund 34 % des Gesamtnetzes von 2254 km.

5. Automobilverkehr.

Die am 1. Januar 1933 in Kraft getretene Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr teilt in Art. 2 die Motorfahrzeuge in Kategorien ein, welche mit den in den früheren Jahresberichten aufgeführten Kategorien nicht mehr übereinstimmen. Um einen etwelchen Vergleich mit den Vorjahren zu ermöglichen, führen wir nachstehend die Effektivbestände der Motorfahrzeuge in den letzten 3 Jahren an:

	1931	1932	1933
Personenwagen einschliesslich Lieferungswagen unter 1000 Kilogramm Tragkraft. . .	10,479	11,450	—
Reine Personenwagen. . . .	—	—	11,342
Lastwagen.	1,462	1,534	—
Lastwagen unter $3,_5$ t Tragkraft	—	—	524
Lastwagen über $3,_5$ t Tragkraft	—	—	1,164
Gesellschaftswagen	—	—	206
Traktoren für gewerbliche Zwecke	61	61	54
Traktoren für gemischtwirtschaftliche Zwecke	56	66	59
Motorräder mit oder ohne Seitenwagen	8,438	8,482	6,443
Motorfahrzeuge total	20,496	21,593	19,792
Anhängewagen.	256	264	283

Die Fahrräder werden in der Statistik nicht mehr aufgenommen, da sie nach Art. 32 des obgenannten Bundesgesetzes seit 1. Januar 1933 von der Führung eines Kontrollschildes befreit sind und daher im Kanton Bern nicht mehr kontrolliert werden. Es bestünde zwar die Möglichkeit, durch Einführung der obligatorischen Haftpflichtversicherung neuerdings zur Kontrolle und damit zu entsprechenden Gebühreneinnahmen zu gelangen.

Wenn auch direkte Vergleiche für die Zu- oder Abnahme der Motorwagen für das Jahr 1933 nicht mehr ohne weiteres möglich sind, so geht doch aus der Gesamtzahl derselben hervor, dass sie von 12,984 Stück im Jahre 1932 auf 13,236 im Berichtsjahre angewachsen sind. Es ist also immer noch eine Zunahme von 252 für das Jahr 1933 festzustellen, während diese im Jahre 1932 noch 1043 Stück betrug. Ganz bedeutend beziffert sich jedoch gegenüber dem Vorjahre die Abnahme bei den Motorrädern um nicht weniger als 2019 Stück, während im Jahre 1932 noch eine Zunahme von 44 Stück festzustellen war.

Der Motorfahrzeugverkehr hat zusammengefasst um 1801 Fahrzeuge abgenommen oder um $9,_1$ %. Dieses Ergebnis tritt denn auch im Ertrag der Automobilsteuer in Erscheinung, der von $4,_{004}$ Millionen im Jahre 1932 auf $3,_{921}$ Millionen Franken im Jahre 1933 zurückgegangen ist.

Eine neue Aufgabe mit finanziellen Folgeerscheinungen erwuchs den Kantonen durch die bundesrätliche Verordnung vom 17. Oktober 1932 über die Strassensignalisation. Gefahrsignale, Vorschriftssignale, Wegweiser und Ortschaftstafeln mussten gemäss den einheitlichen, für die ganze Schweiz geltenden Normen neu aufgestellt werden. Diese Arbeiten, die durch das Strassenverkehrsamt ausgeführt, jedoch von der Baudirektion bezahlt werden, sind noch im Gange.

Die besondern Fahrvorschriften, wie sie für einzelne Strassenzüge bestehen, wurden auch im Berichtsjahre beibehalten, ebenso die Verkehrseinschränkungen für verschiedene Brücken, soweit diese nicht inzwischen den neuen Belastungen angepasst worden sind.

6. Strassenpolizei.

Auch im Berichtsjahre ging wieder eine grössere Anzahl von Gesuchen und Rekursen für Bauvorhaben ein, bei denen der gesetzliche Abstand von Strassen aus verschiedenen Gründen nicht gewahrt werden konnte. Gestützt auf Art. 6, Alinea 2, des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 21 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten an öffentlichen Strassen und Wegen, sowie 2 Bewilligungen für Steinbruchanlagen.

Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für 16 verschiedene kleinere Bauanlagen, ferner für 1 Dünger- und Jauchebehälter, 7 Wasser- und Gasleitungen, 9 Kabelleitungen, 3 Steinbruchanlagen, 4 Lastwagen und eine Luftseilbahn. 3 kleinere Bauanlagen und 2 Steinbruchanlagen mussten abgewiesen werden.

Auch eine grössere Anzahl von Gesuchen für Benzintankanlagen musste behandelt werden, einzelnen davon konnte wegen Verkehrsgefährdung nicht entsprochen werden.

Der Kampf gegen die aufdringliche Strassenreklame wurde auch im Berichtsjahr weiter geführt und es ist in dieser Hinsicht erfreulicherweise eine Besserung festzustellen, wenn auch vielerorts das Verständnis für den

Schutz des Landschafts- und Ortschaftsbildes gegen übermässige und aufdringliche Strassenreklame noch mangelt.

7. Strassen- und Wegreglement.

Im Berichtsjahre waren 6 Weg- und 5 Kanalisationsreglemente, 3 Reglemente über die Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuanlage oder Verbesserung öffentlicher Verkehrsanlagen zu begutachten und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.

E. Wasserbau.

1. Budgetrubrik X. a. G. 1—4.

Budget Fr. 800,000. Rechnung Fr. 800,000.

Wir haben bereits im Eingang zu Abschnitt D, Strassenbau, über die Wasserkatastrophe, die am 12./13. August über das Lauterbrunnental niederging, berichtet. Sofort bei Bekanntwerden des Unheiles wurden die Feuer- und Wasserwehren zum Schutze des bedrohten Eigentums und zur Eindämmung der Schäden aufgeboten. Diese Massnahme hat sich erneut bewährt. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat wurden in unmittelbarem Anschluss die dringendsten Arbeiten zur Wiederherstellung des Verkehrs sowie zur provisorischen Instandstellung der zerstörten Werke an die Hand genommen. Von der Aufbietung von Militär wurde Umgang genommen und die Arbeiten an bewährte Unternehmerfirmen übertragen. Zugleich wurden auch sofort die nötigen Aufnahmen gemacht für die dem Bund einzureichenden Verbauungsprojekte an der weissen Lütschine. Die Behandlung dieser Vorlagen, die ungemein umfangreich sind, fällt jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr.

Eine weitere grosse Belastung brachte dem Kanton Bern die herrschende Arbeitslosigkeit. Neben den in Abschnitt D, Strassenbau, erwähnten Notstandsarbeiten wurden auch solche im Wasserbau durchgeführt. In der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 wurde ein Kredit im Betrage von Fr. 330,000 besonders bewilligt. Bund und Kanton beteiligten sich aus ihren ordentlichen Wasserbaukrediten. Überdies leisteten das eidgenössische und das kantonale Arbeitsamt ausserordentliche Beiträge an die Lohnsummen, so dass die Gesamtbeiträge sich auf rund 70 % beliefen. Die übrigen 30 % gingen zu Lasten der beteiligten Gemeinden. Einzelne dieser Arbeiten wurden bereits im Berichtsjahr begonnen, der Grossteil fällt aber erst auf die folgenden Jahre.

Weitere Notstandsarbeiten wurden durchgeführt auf Grund des durch Beschluss des Grossen Rates vom 19. Mai 1932 bewilligten Spezialkredites von Fr. 135,000. Es betrifft dies Korrektionsarbeiten an der Birs und der Schüss.

Im ganzen bewilligte der Bund an 42 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 3,300,334 Beiträge in Höhe von Fr. 1,039,729. Der Kanton seinerseits bewilligte an 51 Objekte mit einer Kostenanschlagssumme von Fr. 2,807,372 Beiträge in Höhe von Fr. 734,569.

Davon entfallen für den Kanton aus dem Spezialkredit von Fr. 330,000 (Volksabstimmung 26./27. August 1933) 7 Objekte im Kostenbetrag von Fr. 870,000 und ordentlichen Beiträgen von Fr. 212,180 und ein weiteres Objekt auf den Spezialkredit von Fr. 135,000 (Grossratsbeschluss 19. Mai 1932) mit einer Kostensumme von Fr. 11,000 und einem Beitrag von Fr. 2750. Der Rest der Bewilligungen in Höhe von Fr. 519,639. 15 entfällt zu Lasten des ordentlichen Budgetkredites X. a. G.

Im Einvernehmen mit den Pflichtigen und dem eidgenössischen Oberbauinspektorat wurden wie üblich die Bauprogramme für das laufende Jahr aufgestellt und auf deren Grundlage die Verbauungs- und Korrektionsarbeiten durchgeführt. Eine Reihe derselben konnte abgeschlossen und abgerechnet werden. Die fälligen Subventionen konnten auch dieses Jahr im grossen ganzen nach Massgabe des Fortschrittes der Arbeiten ausgerichtet werden.

Wie bisher wurde über die sämtlichen hängigen Wasserbaugeschäfte eine Tabelle aufgestellt, die über den Stand der Arbeiten und Verpflichtungen Aufschluss gibt. Diese Tabelle liegt auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht auf.

Auch dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen und Korrektionen wurde alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Den langjährigen Streit zwischen den Gemeinden und Schwellenbezirken Belp, Kehrsatz, Rubigen und Muri einerseits und dem Staate andererseits betreffend Schwellenpflicht an der Aare zwischen Schützenfahr und Elfenau entschied das Verwaltungsgericht gänzlich zugunsten des Staates. Der Staat leistet somit seine Beiträge *freiwillig*.

2. Juragewässerkorrektion.

Im Frühjahr 1933 richtete der Regierungsrat eine Eingabe an den Bundesrat, worin im Hinblick auf die Arbeitslosigkeit ersucht wurde, die II. Juragewässerkorrektion möglichst zu fördern. Der eingereichte Finanzierungsvorschlag sah vor, entweder die Korrektion ganz oder abschnittweise und zunächst nur die Wehranlage Nidau in Angriff zu nehmen. Das letztere hätte den Vorteil, dass die Finanzierung durch Bund, Kraftwerke und Kanton Bern erfolgen könnte, also vorläufig ohne Beiziehung der übrigen Kantone.

Die geführten Verhandlungen lassen erwarten, dass wenigstens die Finanzierung der Wehranlage Nidau möglich wird, wodurch in dem am meisten von der Arbeitslosigkeit betroffenen Gebiete eine sehr willkommene Arbeitsgelegenheit geschaffen wird. Während zwei Jahren könnten ungefähr 250 Mann auf der Baustelle Arbeit finden und dazu kämen noch die Arbeiter, welche in den Nebenbetrieben, d. h. in den Konstruktionswerkstätten, Steinbrüchen etc. Arbeit erhielten.

Leider nehmen die eidgenössischen Behörden immer noch den Standpunkt ein, es sei vor der II. Juragewässerkorrektion die Bodenseeregulierung auszuführen, obschon deutlich ersichtlich ist, dass die diesbezüglichen Verhandlungen noch lange dauern werden, bis wirklich zur Ausführung geschritten werden kann.

Der **Unterhalt** erforderte eine Summe von Franken 54,211. 85. Der Schwellenfonds beträgt Fr. 963,546. 56.

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

Rubriken	Budget	Rechnung
	Fr.	Fr.
1. Wasserbauten von Staat, Gemeinden und Korporationen .	800,000.—	800,000.—
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	9,000.—
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	75,000.—	54,211.85
4. Juragewässerkorrektion I, Aufnung des Schwellenfonds . .	20,000.—	20,000.—
Total	904,000.—	883,211.85

Aus dem vom Grossen Rat am 19. Mai 1932 bewilligten Spezialkredit von Fr. 135,000 wurden Fr. 68,577.35 verwendet.

3. Schwellenreglement und Kataster.

Der Regierungsrat genehmigte: den Schwellenkataster für die Birs in Zwingen, die Revision des Katasters für den Schwellenbezirk 3 in Boltigen, das Schwellenreglement und den Kataster für den Rüegsbach in der Gemeinde Rüegsau, sowie das Schwellenreglement von Mervelier.

Unter öffentliche Aufsicht gestellt wurden, gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857, die Zuflüsse der Zulg in den Gemeinden Eriz und Horrenbach-Buchen.

4. Wasserbaupolizei.

Gestützt auf die §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden vom Regierungsrat bewilligt: 6 Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentlicher Aufsicht stehender Privatgewässer, 5 Kanalisationsleitungen, sowie die Badeanlage in Thun.

Die Baudirektion bewilligte: 1 Holzflössung, 7 Abwasserleitungen, 2 Überbrückungen und 1 Telephonleitung.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Das Wasserrechtsamt hat im Jahre 1933 keine besondern Ereignisse zu vermerken. Es behandelte wie üblich eine Reihe von Konzessionsübertragungen und Löschungen. Ferner beschäftigte es sich mit dem Studium der Revision des Wasserrechtsgesetzes vom 26. Mai 1907, welche Arbeit infolge Nichtwiederbesetzung der durch den Hinscheid von Prof. Dr. Geiser vakant gewordenen Stelle des Vorstehers des Wasserrechtsamtes unter Mitwirkung des I. Sekretärs der Baudirektion durchgeführt wird.

Das **Kraftwerk Handeck,** dessen Kollaudation im Jahre 1932 erfolgte, hat sich im ersten vollen Betriebsjahr in jeder Hinsicht bewährt. Die Ausnützung ist eine absolut normale. Die hohen Spitzenleistungen zeigen auch, dass der Ausbau der Zentrale Handeck seinerzeit richtig gewählt wurde.

Für die Ausnützung des Gefälles von der Handeck bis Innertkirchen ist durch die KWO ein neues Konzessionsgesuch eingereicht worden, welches vorsieht, das ganze Gefälle in einer einzigen Stufe bei Innertkirchen auszunützen. Die bereits konzessionierte Anlage dagegen sieht 2 Stufen vor mit Werken im Boden und in Innertkirchen. Die eingeholten Expertengutachten bestätigen die Untersuchung der Kraftwerke Oberhasli, dass durch die einstufige Projektanordnung eine wesentliche Verbilligung der erzeugten Energie eintrete. Die Konzession für diese Stufe konnte noch nicht bereinigt werden.

Die allgemeine wirtschaftliche Krise macht sich auch bei den **Bernischen Kraftwerken** und den übrigen bei den KWO beteiligten Stromabnehmern (Stadt Bern und Kanton Baselstadt) geltend durch einen weniger raschen Anstieg des Energieverbrauches. Infolgedessen muss der Ausbau der untern Gefällsstrecke etwas hinausgeschoben werden. Es ist dies um so bedauerlicher, als die Stufe Innertkirchen wohl die billigste Energie liefern würde, welche in der Schweiz gegenwärtig zu gewinnen ist; trotzdem wird gegenwärtig am Ausbau des Etzelwerkes gearbeitet, wodurch teurere Energie auf den Markt kommt.

Im übrigen zeigt die heutige Zeit wenig Interesse für den Ausbau neuer Wasserkräfte und auch bei den kleinern Werken lässt das Interesse nach, indem der direkte Bezug elektrischer Energie aus den grossen Verteilnetzen das Gewerbe unabhängiger macht.

G. Vermessung.

1. Allgemeines.

Die Haupttätigkeit im Vermessungswesen musste im Berichtsjahr auf die Ergänzung der vorhandenen Vermessungswerke gelegt werden. Dies geschah durch Erstellen von Übersichtsplänen über die vermessenen Gebiete, also des Jura und des mittleren Kantonsteils. In Gebirgsgegenden steht im allgemeinen die Durchführung der Grundbuchvermessung zum Teil auch aus finanziellen Gründen im Rückstand.

Im übrigen ist die Sorge der Vermessungsaufsicht der Erhaltung und der Nachführung der Vermessungswerke gewidmet. Es kann mit Befriedigung festgestellt werden, dass Nachführungsgeometer und Grundbuchführer die Notwendigkeit einer intensiven Zusammenarbeit erkannt haben und danach handeln. Auch die verurkundenden Notare wirken allgemein in entsprechendem Sinne. Einzelnen Grundeigentümern und vielfach auch Baufachleuten geht aber oft das Verständnis für die vorschriftsgemässe Behandlung jeder Veränderung am Grundeigentum im Vermessungswerk und im Grundbuch ab.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Im Berichtsjahre sind keine neuen gesetzlichen Erlasse zu verzeichnen.

Es zeigte sich aber das Bedürfnis, die Verwendung des Personals bei Grundbuchvermessungen zu ordnen. Durch eine Weisung des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes sind die Teile der Vermessungsarbeiten, die der patentierte Geometer selbst auszuführen hat, und diejenigen, für die er Hilfspersonal mitverwenden darf, genau ausgeschieden (3. März 1933).

Vom Bundesrat wurde ein neues Reglement über die Erteilung des eidgenössischen Patentes für Grundbuchgeometer aufgestellt (6. Juni 1933).

3. Grenzbereinigungen.

a) **Schweizergrenze Bern-Frankreich.** Die Protokolle über die im Vorjahr besorgten Ergänzungen und Reparaturen an der Vermarkung der Landesgrenze wurden ausgearbeitet und von den beiden Delegierten unterzeichnet.

b) **Kantonsgrenze Bern-Solothurn.** Durch den Kantonsgeometer wurde ein Vorschlag für die neue Grenzführung ausgearbeitet. Es wurde dabei angestrebt, die Gemeindegrenzen auf die Eigentumsgrenzen und alsdann die Kantonsgrenze auf die Gemeindegrenzen zu verlegen, unter möglichster Wahrung des bisherigen Flächeninhaltes.

Bericht und Pläne liegen vor und sollen als Grundlage für die Verhandlungen mit dem Kanton Solothurn dienen.

c) **Kantonsgrenze Bern-Obwalden.** An dieser Grenze wurden im Berichtsjahre keine weiteren Arbeiten durchgeführt. Die Verbale können erst definitiv abgeschlossen werden, nachdem aus den in Arbeit begriffenen Vermessungswerken auf Obwaldner Seite entsprechende Auszüge gemacht werden können.

d) **Gemeindegrenzbereinigungen.** Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen 8 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich: Undervelier-Soulce, Courroux-Vicques, Courchapoix-Vicques, Lajoux-Saulcy, Leimiswil-Kleindietwil, Wangen-Wiedlisbach, Hasle-Lützelflüh, Lützelflüh-Rüderswil.

4. Grundbuchvermessung.

a) **Triangulation IV. Ordnung.** Die revidierte Amtstriangulation **Thun** wurde durch die zuständigen Instanzen verifiziert und von den eidgenössischen Behörden genehmigt.

In der Triangulationssektion **Fraubrunnen** konnten die Feldarbeiten beendet werden. Die Sektion umfasst 383 Neupunkte. Die Berechnungen wurden weitergeführt. Die Beendigung der Arbeit und die Abgabe an die eidgenössische Verifikationsstelle wird im Laufe des Jahres 1934 erfolgen.

Die im Jahre 1932 begonnene Triangulationssektion in den Amtsbezirken **Courtelary-Freibergen,** erster Teil St. Immer, mit 297 Neupunkten, kann ebenfalls im Jahre 1934 beendet und abgeliefert werden.

Die Feldarbeiten für die Triangulation im Amtsbezirke **Oberhasle** (oberer Teil) konnten soweit gefördert werden, dass der Abschluss der ganzen Arbeit auf Ende 1934 zu erwarten ist.

Die Triangulation **Frutigen,** Teilstück Adelboden, wurde im Berichtsjahre zur Verifikation abgeliefert. Sie erhielt die Genehmigung durch die eidgenössischen Behörden.

Beidseits der Landesgrenze, längs des Amtsbezirkes **Saignelégier,** wurde im Einverständnis mit der französischen Regierung eine Spezialtriangulation abgesteckt. Es ist dies der Beginn der Arbeit in einem weiteren Teilstück der Triangulationssektion Freibergen-Courtelary. Diese Arbeit dient vorab der aero-photogrammetrischen Aufnahme des Doubstales für die Zwecke des Grundbuchübersichtsplanes.

Die eidgenössischen Weisungen für die Nachführung der Vermessungsfixpunkte vom 14. März 1932 sehen die periodische Revision von Triangulationssektionen vor in Zwischenräumen von 5—10 Jahren. Im Berichtsjahre wurde die erste derartige Revision in der Triangulationssektion der **Stadt Bern und Umgebung** durchgeführt. Sämtliche Punkte wurden auf dem Felde aufgesucht und der Versicherungszustand überprüft.

Weitere Nachführungsarbeiten wurden noch an 25 Triangulationspunkten, die in verschiedenen Sektionen liegen, vorgenommen.

b) **Sekundärnivellemente.** In den Amtsbezirken Delsberg, Courtelary, Freibergen und Münster wurden die alten kantonalen Nivellementszüge Delsberg-Glovelier-La Roche, Tavannes-Tramelan-Saignelégier, Tramelan-Lajoux-Bellelay-Tavannes, Bellelay-Le Pichoux-Bassecourt, Le Pichoux-Les Ecorcheresses-Moutier revidiert. Ungefähr ein Fünftel der Punkte, die in den Jahren 1913—1915 versichert worden sind, waren zerstört. Die alten kantonalen Nivellementszüge wurden so ergänzt, dass nun in allen Ortschaften und Weilern Gruppen von Höhenfixpunkten zu 3 Bolzen an sichern Objekten angebracht sind und eine einfache Kontrollmöglichkeit gewähren. Ausserdem wurden in diesem Sektor die neuen Züge Bellelay-Les Genevez, Prédame-Montfaucon und Lajoux-Glovelier mit Bolzen versichert und einnivelliert.

Die schon im Jahre 1932 begonnene Absteckung und Versicherung der Fixpunktgruppen, die als Höhengrundlage der Triangulation Freibergen-Courtelary dienen, wurden weitergeführt. Die Züge Les Bois-Les Breuleux-Les Reusilles, Les Breuleux-La Theurre, Les Breuleux-Les Emibois, La Ferrière-Les Breuleux, Chaux d'Abel-Sonvilier, Cerneux Veusil-St-Imier, Sonvilier-Les Pontins, Renan-Les Convers wurden einnivelliert. Im nordwestlichen Teil der Freiberge wurden ebenfalls als Grundlage für die Höhenberechnung der trigonometrischen Fixpunkte in allen Ortschaften und Weilern Höhenfixpunktgruppen versichert, die im nächsten Jahre noch einnivelliert werden.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat und hierauf von den eidgenössischen Behörden wurden genehmigt, die Neuvermessungen von Bern (V. Sektion), Schangnau (II. Sektion), Langenthal (II. Sektion) und Lajoux. Die Bundesbeiträge für diese Arbeiten wurden ausgerichtet.

Die Vermarchung der Berggebiete von Därstetten und Oberwil wurde fertig gestellt.

Es wurden Kostenvoranschläge für die Vermessungen des Talgebietes von Därstetten und der Sektion VI von Bern aufgestellt; mit den Arbeiten ist bereits begonnen worden.

Därstetten ist nach längerer Unterbrechung die erste Gemeinde des Simmentales, die die Vermessung anbegehrte und durchführt. Diese Gemeinde hat einen Spezialfonds zur Durchführung der Grundbuchvermessung zu äufnen begonnen schon bevor dies durch das Dekret über die Förderung der Grundbuchvermessung

obligatorisch erklärt wurde. Därstetten ist nun in der glücklichen Lage, aus diesem Fonds die Amortisationsquote für die Vorschüsse des Staates zu leisten, so dass der Grundeigentümer keine Belastung mehr erleidet.

Im Berichtsjahre waren folgende Grundbuchvermessungen in Arbeit: Zauggenried, Langenthal III. Sektion, Unterseen I. Sektion, Thun II. Sektion, Pohlern II. Sektion, Rüschegg III. Sektion, Bure I. Sektion, das Dorfgebiet von Cœuve.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1933 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 107 Gemeinden mit	1016 km²
Im alten Kantonsteil über	426 km²
Im ganzen über	1442 km²

In Arbeit sind:

Im Jura 11 Gemeinden mit	145 km²
Im alten Kantonsteil.	337 km²
Total in Arbeit	482 km²

e) Güterzusammenlegungen. Die Güterzusammenlegung Utzenstorf wurde weitergeführt und der neue Zustand konnte im Herbst angetreten werden.

Über das ebene Gebiet der Gemeinden Bargen und Kallnach, begrenzt durch den Hagneckkanal, den Unterwasserkanal des Kraftwerkes Kallnach und der Strasse Bargen-Kallnach, ist die Güterzusammenlegung beschlossen und begonnen worden.

Auch in der Gemeinde Grafenried ist ein solches Unternehmen, das das gesamte offene Land umfasst, in Arbeit genommen worden.

In Champoz, wo alle Vorarbeiten für eine Güterzusammenlegung durchgeführt waren, ist unverständlicherweise, insbesondere aus Mangel an Vertrauen in die gute Sache, der Beschluss gefasst worden, das Unternehmen nicht durchzuführen.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. 8 Vermessungswerke des deutschen Kantonsteiles wurden umgearbeitet, weitere 10 Operate sind in Arbeit. Von den 305 bestehenden, als Grundbuchvermessung anerkannten Vermessungswerken dieses Kantonsteils stehen 287 mit dem Grundbuch in Übereinstimmung.

Von den Vermessungswerken der Gemeinden des Jura sind 92 Operate von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt. Im fernern sind 14 Operate vorhanden, die vom Regierungsrat bereits genehmigt sind, vom Bund aber erst anerkannt werden, wenn auch der neue Übersichtsplan über diese Gemeinden erstellt ist. Drei weitere solcher Operate sind zur Vorlage an den Regierungsrat vorbereitet worden.

Von den übrigen 39 bestehenden Vermessungswerken jurassischer Gemeinden werden gegenwärtig 27 Operate zur Genehmigung und Anerkennung umgearbeitet.

In 12 Gemeinden des deutschen Kantonsteiles wurden über Teilgebiete Vermarchungsrevisionen begonnen oder weitergeführt.

Mit Beschluss vom 12. Juni 1933 hat der Regierungsrat die vom bernischen Geometerverein beantragte Reduktion von 10 % der Tarifansätze betreffend die Nachführungsarbeiten für die Zeit vom 1. Juli 1933 bis 31. Dezember 1934 festgesetzt.

Im August ist der langjährige und geschätzte Kreisgeometer Weber in Langenthal verstorben. Die Gemeinden des Amtes Aarwangen wählten zu seinem Nachfolger Grundbuchgeometer Kormann in Leubringen.

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 Vorschüsse an Gemeinden ausgerichtet.

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1933	Fr. 678,231. 90
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet für.	» 512,310. 30
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1933 die Summe von.	» 574,697. 95
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 615,844. 25

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 1933 für Vermessungsarbeiten vom Bund ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung . . .	Fr. 25,191. 60
» Neuvermessungsarbeiten	» 138,144. 40
» Ergänzungsarbeiten	» 38,933. 75
» topographische Übersichtspläne .	» 132,116. 10
» Nachführung bestehender Vermessungswerke	» 79,352. 75
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 413,738. 60

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1933.

Budgetrubrik X a	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	196,820	—	196,027	60	—	—	792	40
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	196,200	—	196,481	15	281	15	—	—
C. Staatsgebäude, Unterhalt	585,000	—	615,787	60	*1) 30,787	60	—	—
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	700,000	—	734,041	20	*2) 34,041	20	—	—
E. Strassenunterhalt	3,352,300	—	3,351,657	73	—	—	642	27
F. Strassenbauten und Korrektionen .	250,000	—	250,000	—	—	—	—	—
G. Wasserbauten	829,000	—	829,000	—	—	—	—	—
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	41,950	—	41,274	50	—	—	675	50
I. Vermessungswesen	131,125	—	132,386	20	1,261	20	—	—
Total	6,282,395	—	6,346,655	98	66,371	15	2,110	17
					Mehrausgaben		64,260	98

*1) Mit Regierungsratsbeschluss vom 21. April 1933 resp. 23. März 1933 wurden für Pfrund- und Kirchenchorloskauf in Stettlen Fr. 40,000 bewilligt, wovon pro 1933 bereits Fr. 20,000 bezahlt worden sind. Ferner wurden mit Grossratsbeschluss vom 15. Mai 1933 für die Pfrundabtretung in Sonvilier Fr. 13,000 bewilligt, welcher Betrag ganz ausbezahlt wurde.

*2) Mit Grossratsbeschluss vom 15. Mai 1933 sind für den Wiederaufbau der Gutsscheune in Öschberg Fr. 34,000 bewilligt worden.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Irrenanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	65,040	80	40,499	37	24,541	43
Automobilsteuer	4,200,000	—	4,448,711	33	452,570	90 1)	3,996,140	43
Benzinzollertrag	1,400,000	—	1,582,770	05	118,856	60 2)	1,463,913	45
Ausserordentliche Strassenarbeiten (Spezialkredit Fr. 5,000,000)	1,449,444	—	1,451,903	55	102,652	25 3)	1,349,251	30
Juragewässerkorrektion.	75,000	—	54,211	85	5,241	45 4)	48,970	40
Total	7,324,444	—	7,602,637	58	719,820	57	6,882,817	01

1) 2) und 3) Beiträge von Gemeinden und Beteiligten an Pflästerungen und Teerungen in Ortsdurchfahrten und Beiträge des Bundes an Notstandsarbeiten.

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 hatte auf den meisten Gebieten unserer nationalen Wirtschaft anfänglich die rückläufigen Tendenzen des Tiefstandjahres 1932 übernommen. Im Verlaufe der zweiten Jahreshälfte wurde im grossen und ganzen indessen ein Stillstand der Verschlechterungstendenz deutlich erkennbar und mancherorts stellte sich sogar eine leichte wirtschaftliche Aufwärtsbewegung ein. Letzteres galt besonders für die wichtigsten schweizerischen Transportanstalten. Leider trat diese Wendung zum Besseren so spät und im Ausmasse so bescheiden ein, dass sie nicht ausreichte, um den Rechnungsabschluss im Vergleich zum Vorjahr nennenswert günstiger zu gestalten. So kam denn der Schlusstendenz des Berichtsjahres mehr nur die Bedeutung eines günstigeren Vorzeichens für das Jahr 1934 zu. Verschiedentlich ist es auch nur den durchgreifenden Sparmassnahmen zu verdanken, dass eine weitere Verschlechterung des Betriebsergebnisses unterblieb.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen bernischen Privatbahnen belaufen sich auf rund Fr. 27,760,000 (Fr. 28,305,000), sind also im Vergleich zum vorjährigen Resultat um rund Fr. 545,000 niedriger. Letztes Jahr hatten wir, wie erinnerlich, einen Einnahmenrückgang von nahezu 4 Millionen zu beklagen. Die Verlangsamung des Einnahmensturzes wird durch die beiden vorgenannten Zahlen gut zum Ausdruck gebracht. Der neuerliche Einnahmenrückgang von reichlich einer halben Million Franken entfällt mit rund Fr. 87,000 auf die Lötschbergbahn, inklusive Schiffsbetrieb, mit rund Fr. 208,000 auf die übrigen Normalspurbahnen und mit rund Fr. 250,000 auf die Schmalspurbahnen. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 23,435,000 (24,069,000). Die Betriebsausgaben sind folglich um Fr. 634,000 gesenkt worden, nachdem schon im Vorjahre Einsparungen in der Höhe von rund 1½ Millionen Franken erzielt worden waren. Für das Berichtsjahr resultiert somit ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von $84,_4$ ($85,_0$); bereits diese Betriebsziffer zeigt, dass es vermittelst der Ausgabensenkung gelungen ist, das Endergebnis des Rechnungsabschlusses unverändert zu erhalten.

Der im Berichtsjahr erzielte Betriebseinnahmenüberschuss von Fr. 4,325,000 ist um rund Fr. 89,000 höher als der leztjährige. Das schwache Besserungsanzeichen ist beachtenswert, trotzdem wir mit diesem Jahresabschluss noch wesentlich hinter den Ergebnissen der Tiefstandjahre 1921 und 1922 zurückliegen.

Die nachstehenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem Tiefstandjahr 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
1933	12,269,000	10,325,000	1,944,000

b) Berner Alpenbahn.

1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000 (grosse Reparationskohlentransporte)
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
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
1933	9,573,000	7,815,000	1,758,000

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

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
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
1933	5,918,000	5,295,000	623,000

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
1933	27,760,000	23,435,000	4,325,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1928	72,6
1922	80,0	1929	71,9
1923	77,0	1930	75,2
1924	75,0	1931	79,1
1925	77,0	1932	85,0
1926	78,0	1933	84,4
1927	75,6		

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 %
1933	0,95 %

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 %
1932	0,70 %

(Die Berechnungen pro 1933 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben).

Fusionen waren im Berichtsjahr nicht zu verzeichnen. Auch die Einbeziehung der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn in die Betriebsgruppe der Saignelégier-Glovelier-Bahn konnte angesichts der Betriebsdefizite und des noch ungelösten Krisenhilfeproblems nicht endgültig abgeklärt werden. Der *Bundesbeschluss über Krisenhilfe* zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen kam erst am 13. April 1933 zustande und zwar ohne rückwirkende Geltung. Daraus ergibt sich praktisch eine Anwendbarkeit erst im Jahre 1934, zur Deckung von Defiziten, die im Jahre 1933 entstanden sind.

Die Bundesbahnsanierung trat zu Beginn des Berichtsjahres in den Brennpunkt des öffentlichen Interesses. In einem umfangreichen, vom 7. Februar 1933 datierten Bericht «über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen», legte der Verwaltungsrat der S. B. B. seine bezüglichen Auffassungen nieder; letztere gipfelten in der Forderung nach Übernahme von annähernd einer Milliarde S. B. B.-Schulden durch den Bund.

Uns beschäftigte seit geraumer Zeit auch das Problem der **Privatbahnensanierung unter Mitwirkung des Bundes.** Die objektive Betrachtung der schweizerischen Eisenbahn- und sonstigen Verkehrspolitik zeigt überzeugend, dass es sich heute nicht um eine Bundesbahn- und Privatbahnsanierung im Sinne zweier getrennter Angelegenheiten handeln kann, sondern um eine einheitliche, durchgreifende Neuorganisation, d. h. eine **Systemsanierung** in unserem gesamten Eisenbahnwesen, unter Zusammenfassung aller Kräfte und Ausmerzung der grossen Nachteile, die eine unkonsequente Verstaatlichungspolitik unserem Lande gebracht hat. In einer 56 Druckseiten umfassenden Eingabe hat der Regierungsrat am 18. August 1933 dem Bundesrate seine Vorschläge betreffend «die finanzielle **Entlastung des Staates Bern** durch den Bund auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens» unterbreitet. Diese Angelegenheit ist im Berichtsjahre nicht über das Prüfungsstadium hinausgelangt. Neben diesen Sanierungsfragen nationaler Bedeutung sind verschiedene **Finanzsanierungen** von Dekretsbahnen, teils in gerichtlichen, teils in aussergerichtlichen Verfahren durchgeführt worden; es betrifft dies die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, die Montreux-Berner Oberland-Bahn und die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn. Für die Verlängerung des bestehenden Abkommens wurden auch bei der Sensetalbahn Vorbereitungen getroffen. Bei der Rechtsufrigen Thunerseebahn erwies sich die gerichtliche Sanierung als in engem Zusammenhange mit dem Geleise- und Strassenumbau, d. h. mit der Sanierung der technischen Verkehrsverhältnisse, stehend. Die vom Regierungsrate angestrebte Radikallösung scheiterte an der Haltung der Staatswirtschaftskommission; anderseits erwies sich mittlerweile auch die von der Staatswirtschaftskommission begünstigte Kompromisslösung (Geleiseausbau bis Beatenbucht und Ersetzung des Bahnbetriebes Beatenbucht-Interlaken durch den Autobus) als unmöglich, weil sie eben den Gläubigerinteressen ungenügend Rechnung trägt. Die technischen und finanziellen Probleme bleiben zunächst ungelöst fortbestehen; sie werden sich den Behörden bald wieder in unvermindertem Umfange zur Behandlung stellen und nur durch konsequente Entschlüsse überwindbar sein.

Die Regelung des Konkurrenzverhältnisses zwischen **Eisenbahn und Automobil** hat im Berichtsjahr insofern einen Fortschritt gemacht, als ein Entwurf zu einem Verkehrsteilungsgesetz zustande kam. Die Auseinandersetzung der beiden Verkehrsmittel wird um so langwieriger, je weniger sie sich auf kaufmännischer Grundlage vollzieht. Dass auch dem angestrebten Lösungsversuch sehr viel Problematisches innewohnt, kann nicht bestritten werden; letzteres gilt besonders dort, wo man sich nicht auf die automobilistische Eisenbahnergänzung, sondern auf die Eisenbahnersetzung einstellt.

Die «Sesa» (Schweizerische Express A.-G.) hat ihre Tätigkeit in bisheriger Weise ausgeübt. Das Frachtrabattgeschäft vermittelte den Bahnverwaltungen Transporteinnahmen in der Höhe von Fr. 13,437,345. —. Die Zahl der «Sesa»-Camionneure hat kräftig zugenommen; am Jahresende waren 588 Bahnstationen und 1410 Ortschaften bedient.

Die **Verkehrswerbung** hat im Berichtsjahr ebenfalls neue Impulse erhalten. Der im Vorjahr reorganisierte Verkehrsverein des Berner Oberlandes erlebte reichlich die Verdoppelung seiner Budgetsummen und war demzufolge in der Lage, eine wesentlich wirksamere Tätigkeit zu entfalten. Auf dem Gebiete der gesamtschweizerischen Verkehrswerbung verzeichnen wir im Berichtsjahre umfangreiche Vorarbeiten, die eine Reorganisation der Schweizerischen Verkehrszentrale und damit eine weitgehende Kräftezusammenfassung zum Ziele haben. Immer mehr setzt sich auch die Einsicht durch, dass unsere Position im Fremdenverkehr aussenpolitisch geschützt, d. h. durch Einbeziehung in das System der Kompensationen verbessert werden muss.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden auch im Berichtsjahre durchgeführt und zwar sowohl auf den bernischen Bundesbahnlinien, als auch auf den Dekretsbahnlinien.

Die Beseitigung von Niveauübergängen wurde unter dem Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung besonders aufmerksam geprüft. Trotz der Heranziehung von Notstandskrediten, bietet die Finanzfrage stets grosse Schwierigkeiten. Sichergestellt wurde die Beseitigung der beiden wichtigen Übergänge in Liesberg und desjenigen in Reconvilier; der Baubeginn fällt aber in das Frühjahr 1934. Verschiedene andere Projekte vermochten nicht abschliessend bereinigt zu werden.

Die Bundesbahnelektrifizierung macht auf unserem Kantonsgebiet weiter Fortschritte und nähert sich dem Abschlusse der seit 1929 festgelegten Programmetappe. Die endgültigen Umbauprojekte für die Strecken Bern-Luzern (Kostensumme: Fr. 7,510,000) und Biel-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds (Kostensumme: Fr. 2,830,000) wurden genehmigt und in Angriff genommen. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes fällt in das Jahr 1934. Die Elektrifizierung der Linie Sonceboz-Münster ist im Programm von 1929 bekanntlich ebenfalls festgelegt; Bauzeit 1935/36.

Im Hintergrunde harrt immer noch das Problem der Brünig-Linie ungelöst; das dringliche Gebot der Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs drängt zu einer umfassenden, nicht nur auf die Elektrifikationsfrage beschränkten Neuprüfung aller Verhältnisse der Brünigbahn.

Auf dem Gebiete der **Dekretsbahnelektrifikation** brachte das Berichtsjahr die Vollendung des Umbaues der Burgdorf-Thun-Bahn; am 30. April konnte demzufolge der durchgehende Einphasenstrombetrieb auf dem gesamten, von der Emmenthalbahn betriebenen Netze aufgenommen werden. Das neue Traktionssystem hat sich in allen Teilen bewährt.

Die von uns seit 8 Jahren unablässig befürwortete Schaffung eines **Leichtverkehrs** vermittelst schnellfahrender, leichter Triebwagen ist im Berichtsjahre der Verwirklichung näher gekommen. Die vom Schienenautomobil in Versuchsfahrten gezeigten Leistungen haben die Eisenbahnkonstrukteure angespornt. Sowohl die Bundesbahnen, als auch die Lötschbergbahngruppe befassen sich intensiv mit der Konstruktion elektrischer Leichttriebwagen. Das Schienenautomobil wird das Interesse speziell der Dampfbahngesellschaften neuerdings in Anspruch nehmen, zufolge des neu aufgekommenen, sehr ökonomischen Holzvergasungsbetriebes.

Grössere **Bahnhof- und Stationsumbauten** wurden im Berichtsjahre nicht in Angriff genommen. Die allenthalben eingetretene weitere Verschlechterung der Finanzlage, bereitet zusehends grössere Schwierigkeiten. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat im Berichtsjahre wohl das Projekt betreffend «die Verlegung der Linie zwischen Bern und Wilerfeld an die Lorrainehalde mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren» genehmigt und die Generaldirektion zur Durchführung des mittlerweilen erledigten Plangenehmigungsverfahrens ermächtigt, allein bezüglich der Kreditbewilligung behielt er sich freie Hand vor. Die von der Stadt Bern mit Unterstützung der Kantonsbehörden unternommenen Schritte zur Herbeiführung eines baldigen Baubeginnes fallen in das Jahr 1934. Der Bau des Stückgüterbahnhofes Weiermannshaus machte weitere Fortschritte.

Auch die Angelegenheit des S. B. B.-Bahnhofumbaues Burgdorf kam im Berichtsjahr nicht über das Stadium der Projektergänzungen hinaus. Man ist sich hier nunmehr allerseits im klaren darüber, dass die Beseitigung des Niveauüberganges der Kirchbergstrasse zuerst erfolgen muss und grundlegend ist für alle weiteren baulichen Sanierungsmassnahmen.

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

1929	401,9
1930	391,2
1931	373,5
1932	330,8
1933	324,2

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind nur noch um 1,13% gesunken, während sie im Vorjahre einen Rückgang um 9,3% verzeichneten. Auch im Güterverkehr ist eine wesentliche Verlangsamung des Einnahmenrückganges eingetreten; letzterer beträgt noch 2,6% gegen 12,9% im Jahre 1932. Die Betriebsrechnung verzeigt bei total rund 337 Millionen Franken Betriebseinnahmen und rund 260 Millionen Franken Betriebsausgaben, einen Überschuss der Betriebseinnahmen von rund 77 Millionen Franken gegenüber rund 70 Millionen Franken im Vorjahr. Trotzdem wir eine Verbesserung des Einnahmenüberschusses um 7 Millionen Franken feststellen können, handelt es sich um ein

durchaus ungenügendes Ergebnis, dessen ungünstige Rückwirkung auf die Gewinn- und Verlustrechnung in einem Defizit der letzteren von rund Fr. 48,8 Millionen zum Ausdruck kommt. Auch bei den Bundesbahnen trat gegen das Ende des Berichtsjahres eine Verkehrs- und Einnahmenverbesserung ein.

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.

Die Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft war auch im Berichtsjahre gezwungen, die in verschiedenen Grossratsbeschlüssen festgelegte Finanzunterstützung des Staates und der interessierten Gemeinden in Anspruch zu nehmen.

3. Konzessionierter Postautomobilverkehr.

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

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1933.

Gesellschaft	1933 Einnahmen	1933 Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	1933 Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	8,965,000	7,113,000	+ 1,852,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	608,000	702,000	— 94,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	405,000	253,000	+ 152,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	563,000	441,000	+ 122,000
Bern-Neuenburg-Bahn	2,065,000	1,769,000	+ 296,000
Gürbetalbahn	1,523,000	1,154,000	+ 369,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	597,000	461,000	+ 136,000
Burgdorf-Thun-Bahn	1,873,000	1,666,000	+ 207,000
Emmentalbahn	1,977,000	1,627,000	+ 350,000
Solothurn-Münster-Bahn	673,000	512,000	+ 161,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	706,000	619,000	+ 87,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	537,000	490,000	+ 47,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	340,000	363,000	— 23,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	526,000	462,000	+ 64,000
Sensetalbahn	160,000	168,000	— 8,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	160,000	180,000	— 20,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	164,000	160,000	+ 4,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	772,000	718,000	+ 54,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,493,000	1,408,000	+ 85,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	386,000	337,000	+ 49,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	761,000	573,000	+ 188,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,377,000	1,083,000	+ 294,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	218,000	224,000	— 6,000
Langenthal-Jura-Bahn	143,000	147,000	— 4,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	107,000	116,000	— 9,000
Biel-Meinisberg-Bahn	39,000	50,000	— 11,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	237,000	230,000	+ 7,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	193,000	200,000	— 7,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	192,000	209,000	— 17,000
Total	27,760,000	23,435,000	+ 4,325,000
Ergebnis 1932	28,305,000	24,069,000	+ 4,236,000
Ergebnis 1931	32,290,000	25,517,000	+ 6,773,000

Die meisten dieser konzessionierten Unternehmungen leiden ebenfalls unter der allgemeinen Wirtschaftskrise.

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 ein ausserordentlicher Beitrag von Fr. 8000 als Subvention für den internationalen Radiallinienverkehr gewährt.

Der Flugverkehr verzeichnet eine ständige Zunahme der Passagierzahl. Auch die Postbeförderungen nehmen von Jahr zu Jahr stark zu. Im Fracht- und Gepäckverkehr verzeichnete das Berichtsjahr dagegen einen Rückgang, der krisenbedingt ist.

B. Fahrpläne.

Der Umstand, dass die Eisenbahnen im allgemeinen und die Bundesbahnen im besonderen den Einnahmenrückgang verhältnismässig viel stärker beim Güter- als beim Personenverkehr erlitten und der Abwehrkampf gegenüber dem Automobil nicht erlahmen durfte, bewirkte im grossen und ganzen die Erhaltung des bisherigen Fahrplanes, d. h. der bisherigen Fahrleistungen für den Personenverkehr. Die Bahnverwaltungen haben es damit vermieden, die Krise zu verschärfen, was sehr verdankenswert ist. Bis jetzt kennen wir den Krisenfahrplan in der Schweiz somit noch nicht. Anderseits ist es sehr begreiflich, dass eine ganze Reihe alter und neuer Mehrleistungsbegehren im offiziellen Fahrplanbereinigungsverfahren nicht durchdringen konnte. Unsere Bestrebungen richteten sich denn auch in erster Linie auf die bessere Ausnützung vorhandener Fahrleistungen und auf die Erlangung von Verbesserungen, die keine nennenswerten Mehrleistungen zur Voraussetzung hatten. Insgesamt vertraten wir 95 Begehren und erzielten eine ganze Reihe wichtiger Verbesserungen.

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

C. Eisenbahnen im Betrieb.

Die Sparnotwendigkeit zwingt uns, wie schon letztes Jahr, den Verwaltungsbericht zu kürzen. Wir fassen deshalb die Betriebsergebnisse der verschiedenen Unternehmungen in der vorstehenden Übersichtstabelle (S. 187) zusammen; für die Erhebung von Einzelheiten verweisen wir auf die Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der Gesellschaften.

D. Projektierte Bahnen.

Im Berichtsjahr wurde kein konzessioniertes Bahnprojekt in Angriff genommen.

E. Eisenbahn- und Automobilkonzessionen.

Im Jahre 1933 wurden zuhanden der Bundesbehörden folgende Konzessionsgeschäfte behandelt:

a) Konzessionserteilungen.

Standseilbahn Kandersteg-Stock.
Standseilbahn Grindelwald-Chrisegg-First.

b) Provisorische Konzessionen.

Automobil-Versuchskurs Bümpliz-Gümmenen.
Automobil-Versuchskurs Boll-Utzigen-Walkringen.
Automobil-Versuchskurs Beatenberg/Station-Waldegg (Winterbetrieb).

c) Konzessionserneuerungen.

Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft.
Kraftwagenkonzession Spiez-Krattigen-Aeschi.
Kraftwagenkonzession Auto-transports d'Ajoie.
Kraftwagenkonzession Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi.
Kraftwagenkonzession Biel-Friedliswart-Ilfingen.
Kraftwagenkonzession Tramelan-Saignelégier-Goumois.
Kraftwagenkonzession Gunten-Sigriswil-Schwanden.

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession Auto-transports d'Ajoie (Cornel-Frégiécourt).
Kraftwagenkonzession Stadt Biel (Madretsch-Mett, Mühlebrücke-Höheweg, Mühlebrücke-Schützengasse, Mühlebrücke-Station Magglingenbahn-Schiffländte, Hauptbahnhof-Mühlebrücke).

e) Fristverlängerungen.

Keine.

f) Konzessionsablehnungen.

Kraftwagenkonzession Stöckacker-Bethlehem-Bümpliz.

g) Erloschene Konzessionen.

Standseilbahn Schönried (ev. Gstaad)-Hornfluh.

F. Kapital-Vorschussrechnung.

(Vorschüsse die dem Staate geschuldet werden.)

Über den Stand der Vorschüsse am Jahresbeginn, die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Veränderungen und den Rechnungsbestand am Jahresende gibt die Tabelle auf Seite 191 Aufschluss. Wir fügen folgende summarische Erläuterungen bei:

Die Zunahmen in der Rubrik 2 «Eisenbahnsubventionen» ist bedingt durch die Auszahlung einer weitern Quote des Reorganisationskapitals der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft, sowie den Schlussbeitrag an das Elektrifikationskapital der Solothurn-Münster-Bahn. Die in der Rubrik 3 «Vorschüsse an Bahnen» verzeichneten Zunahmen betreffen neu verfallene Anleihens- und Vorschusszinse, ferner neue Darlehensgewährungen, wie im Falle der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft und schliesslich die grosse Jahresleistung des Staates aus seiner Zinsgarantieverpflichtung zugunsten des 42-Mil-

lionen-Anleihens II. Hypothek Frutigen-Brig der Lötschbergbahn. Bezüglich der unter Ziffer 4 angeführten «Hilfeleistung an Bahnen» ist folgendes zu bemerken: Der Saignelégier-Glovelier-Bahn musste schon kurz vor Neujahr eine à Kontozahlung von Fr. 5000 an das voraussichtliche Betriebsdefizit geleistet werden. Die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn konnte im Berichtsjahre sowohl ihre Zinszahlung, als auch die Kapitalamortisation leisten. Die Langenthal-Huttwil-Bahn leistete ihre Annuität leider erst nach dem 31. Dezember, so dass die Gutschrift nicht mehr in der Jahresrechnung 1933 erfolgen konnte. Beim letzterwähnten Unternehmen handelt es sich bekanntlich um die Abtragung der Hilfeleistungsschuld der ehemaligen Huttwil-Eriswil-Bahn, welche anlässlich der Fusion auf die Langenthal-Huttwil-Bahn überging. Zu weitern 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	506	505	233	506	1750
Ruderboote mit Aussenbordmotor	201	75	18	32	326
Motorboote	76	56	3	8	143
Schwertkielboote	15	68	6	1	90
Schwertkielboote mit Aussenbordmotor	4	9	—	—	13
Kielyachten	3	14	—	—	17
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	4*)	4	5	45	58
Fähren	—	—	—	10	10
Total 1933	809	731	265	602	2407
Total 1932	773	723	260	559	2315
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 36	+ 8	+ 5	+ 43	+ 92

*) 2 mit Anhängemotor.

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

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 33 neue Patente ausgestellt und 14 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1933 auf 210 Patente (gegenüber 191 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:

Gebührenmarken	Fr. 9878.—	
Stempelmarken	» 166.05	
Reglemente	» 223.50	
Nummernschilder	» 24.20	
		Fr. 10291.75
Ausgaben		» 6522.50
Überschuss (1932: Fr. 2716.40)		Fr. 3769.25

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1933.

Budgetrubrik X *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	121,004	115,285.50	—.—	5718.50
		Minderausgaben		5718.50

Bern, den 20. Juni 1934.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

Dr. **W. Bösiger.**

Vom Regierungsrat genehmigt am 24. Juli 1934.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider.**

Vorschussrechnung.

Spezialrechnung	Stand am 1. Januar 1933		Neue Vorschüsse pro 1933		Amortisationen pro 1933		Stand am 31. Dez. 1933	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Eisenbahnprojektstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Burgdorf-Thun-Bahn, Elektrifikation	480,000	—	—	—	—	—	480,000	—
Emmental-Bahn, Elektrifikation	601,600	—	—	—	—	—	601,600	—
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	134,500	—	25,500	—	—	—	160,000	—
Solothurn-Münster-Bahn, Elektrifikationsdarlehen	—	—	211,136	60	5,868	10	205,268	50
Total	1,216,100	—	236,636	60	5,868	10	1,446,868	50
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	401,983	40	20,099	15	—	—	422,082	55
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	8,700	—	2,900	—	—	—	11,600	—
» »	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	32,466	95	1,785	65	—	—	34,252	60
» » » Kupferlieferung	33,687	95	2,021	20	—	—	35,709	15
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	15,870,860	12	1,680,000	—	—	—	17,550,860	12
Total	16,749,482	11	1,706,806	—	—	—	18,456,288	11
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	173,657	05	5,000	—	—	—	178,657	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	34,582	80	2,630	50	3,092	—	34,121	30
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	8,951	05	—	—	—	—	8,951	05
Total	242,540	90	7,630	50	3,092	—	247,079	40
5. Subventionen an Bahnbauten	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Oberaargauische Automobilkurse	10,644	80	319	30	—	—	10,964	10
Total	10,644	80	319	30	—	—	10,964	10

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1933.

(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
	I. Normalspurbahnen.				Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
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						
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910	566,200	970,700	6,800	1,543,700	171,800	171,800
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	14. VIII. 1901	2,770,000	6,321,800	1,740,900	10,832,700	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	27. II. 1901	1. XI. 1902						
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,949,800	42,600	7,795,900	2,184,700	2,184,700
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	662,400	39,900	1,802,300	500,000	500,000
12	Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VII. 1902	23. I. 1904	668,200	780,600	84,900	1,533,700	484,320	484,320
	Murten-Ins	30. V. 1892	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898						
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	23. VII. 1903	3,175,000	588,900	146,200	3,910,100	64,500	64,500
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VI. 1907	1,730,000	2,846,500	986,600	5,563,100	980,000	980,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VIII. 1908	3,330,600	2,500,000	1,339,800	7,170,400	476,400	476,400
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	1. VI. 1908 15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	1,301,850	642,800	5,900	1,950,550	795,825	795,825
					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						
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913	2,070,000	72,600	57,900	2,200,500	1,108,000	1,008,000
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						
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911	7,903,650	10,776,000	851,900	19,531,550	1,500,000	1,500,000
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