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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1934)

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

Autor: Bösiger, W. / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-418573

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1934.

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

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Das Andauern der Krisis in fast der gesamten Volkswirtschaft unseres Kantons trug der Baudirektion und ihren sämtlichen Abteilungen auch im Berichtsjahr eine unverminderte Arbeitslast zu. Das Problem der Arbeitsbeschaffung stand naturgemäss im Mittelpunkt unserer Tätigkeit. Dabei haben wir erneut die Erfahrung gemacht, dass Zuweisung von Arbeit und Verdienst das beste Mittel zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit darstellt, indem, ausser den unschätzbaren moralischen Vorteilen dieser Unterstützungsart aus öffentlicher Hand, dem Staat für seine Leistungen bleibende Werke allgemeinen Nutzens geschaffen werden.

Die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit bewegte sich in normalem Rahmen. Von bemerkenswerten Unwetterschäden wurden wir glücklicherweise verschont.

Die Vorbereitung des grossen Werkes einer Trink- und Gebrauchswasserversorgung der Freiberge nahm ihren Fortgang. Da bezüglich der Wahl der Quellfassung eine Einigung mit den Bundesbehörden bis jetzt nicht gefunden werden konnte, ist mit der Organisation des Syndikates der Gemeinden und mit der Ausführung noch nicht begonnen worden.

Die Verhandlungen bezüglich des Baues des Flusswehrs in Nidau mit den Bundesbehörden wurden gefördert. Der Beginn der Ausführung des Werkes wird auf den Winter 1935/36 fallen.

Über unsere Betätigung in der Förderung der Bestrebungen über Natur- und Heimatschutz berichten wir unter dem Abschnitt über das Hochbauwesen.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1934 betrug ohne die Spezialrubriken:

Irrenanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds an Reinausgaben	Fr.	5,900,145. —
Die Rechnung beträgt.	»	5,774,080. 63
Minderleistungen nach Abzug der Mehrausgaben	Fr.	126,064. 37

Diese Minderausgaben rühren von dem im Jahre 1934 durchgeführten Lohn- und Gehaltsabbau her.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Ausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten . .	Fr.	201,016. 25
2. Automobilsteuer	»	4,069,190. 41
3. Benzinzollanteil	»	1,590,991. 30
4. Spezialkredit für Strassenarbeiten von Fr. 5,000,000 gemäss Volksentscheid von 1931 . . .	»	97,126. 50
5. Spezialkredit aus 24-Millionen-Anleihen 1933 für Strassenbau	»	681,201. 90
6. Spezialkredit aus 24-Millionen-Anleihen 1933 für Wasserbauten	»	98,510. —
7. Juragewässerkorrektion	»	131,619. 13
Total	Fr.	6,869,655. 49
Auf Budgetkredite und Spezialrubriken insgesamt von der Baudirektion verausgabt	»	12,643,736. 12

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 Versicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,643,767 in Rechnung, für welche Fr. 32,179. 67 für Betriebsunfälle und Fr. 15,458. 68 für Nichtbetriebsunfälle, zusammen Fr. 47,638. 35 Prämien bezahlt werden mussten. Die Prämienansätze waren gegenüber dem Vorjahre unverändert. Eine Erhöhung derselben wird aber bei den zunehmenden Leistungen der Anstalt kaum zu vermeiden sein, sofern nicht die Zahl der Unfälle und damit die Leistungen reduziert werden können. In dieser Hinsicht wird der Unfallverhütung alle Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Die Leistungen der Anstalt betrugen ohne Arzt und Apothekerkosten Fr. 46,578. 25.

Von den 138 Unfällen entfielen 52 auf das Wegmeisterpersonal mit 1461 Krankentagen. Die Gesamtkrankentage bei diesem Personal, aber ohne Unfalltage, betrugen 2105.

Beamtenpersonal. Nach mehr als 25jähriger treu erfüllter Dienstzeit trat auf Ende des Jahres der Adjunkt des Kantonsbauamtes, Friedrich Riesen, in den wohlverdienten Ruhestand.

An seine Stelle wählte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion Heinrich Türler, bisher Architekt beim kantonalen Hochbauamt.

B. Gesetzgebung.

Am 16. Januar 1934 genehmigte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion eine **Verordnung betreffend die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für den Staat, seine Verwaltungen und Anstalten.** In diesem Erlasse werden Grundsätze, die bei der Vergebung von öffentlichen Arbeiten und Lieferungen beobachtet werden müssen, niedergelegt. Es ist ein Verständigungswerk zwischen den Behörden und den Verbänden aus Handwerk und Gewerbe. Die frühere Verordnung vom 1. Juli 1924 ist damit aufgehoben worden.

Als bedeutendes gesetzgeberisches Ereignis ist die Annahme des **Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen,** vom 14. Oktober 1934, zu werten. Damit ist es nach langjähriger Vorbereitung gelungen, das den Verhältnissen völlig entwachsene Gesetz vom 21. März 1834 ausser Kraft zu setzen und nach dessen hundertjähriger Geltung eine den modernen Anforderungen entsprechende Gesetzgebung zu erstellen.

Ferner wurden die Arbeiten für die Revision des **Wasserbau- und Wasserrechtsgesetzes** im Rahmen des möglichen und der verfügbaren Zeit fortgesetzt.

C. Hochbau.

Die dem Hochbau zur Verfügung stehenden Kredite gingen im Berichtsjahr weiter zurück als Folge der Finanzlage des Staates. Die Verausgabungen des Hochbaues der letzten zehn Jahre, die ein anschauliches Bild über die Tätigkeit des Hochbaues in diesem Zeitabschnitt ergeben, sind folgende:

Ausgaben für Hochbauten des Staates, Neubauten und Unterhaltsarbeiten eingeschlossen:

1924	Fr.	1,638,361
1925	»	1,535,564
1926	»	2,327,088
1927	»	2,336,940
1928	»	2,688,097
1929	»	2,909,371
1930	»	3,092,718
1931	»	4,078,595
1932	»	3,161,373
1933	»	1,983,138
1934	»	1,243,845

Wenn auch der seit 1931 sich abzeichnende Rückgang der Beendigung und Amortisierung der grossen Ausgaben für die Universitätsbauten an der Muldenstrasse und Inselspital zuzuschreiben ist, muss nun darauf hingewiesen werden, dass die untere Grenze der Möglichkeit des Abbaues erreicht ist, sollen nicht dringende Aufgaben des Staates auf dem Gebiet des Hochbaues vernachlässigt werden. Auch aus Gründen der Arbeitsbeschaffung ist eine weitere Einschränkung in den Hochbauausgaben nicht zu wünschen.

Im Berichtsjahr sind die letztes Jahr vorgesehenen neuen Aufgaben in Ausführung genommen worden: Mit dem Neubau der Kantonsschule in Pruntrut ist die erste Etappe der auf einige Jahre sich ausdehnenden Arbeiten an den dortigen Staatsgebäuden begonnen.

Das Erziehungsheim Loryhaus in Münsingen ist im Berichtsjahr betriebsfertig erstellt worden; ebenso die Vergrösserung des Mädchenerziehungsheims Loveresse. Die Umbauten der Polikliniken in Bern sind in Arbeit.

Vorlagen sind ausgearbeitet für die Umbauten des Amtssitzes in Schlosswil sowie für eine Erweiterung des kantonalen Frauenspitales.

In den Heil- und Pflegeanstalten Waldau und Münsingen sind bedeutende Erweiterungs- und Umstellungsarbeiten im Gange.

An Budgetkrediten stunden dem Hochbauamt im Berichtsjahr für den Unterhalt der Amtsgebäude Fr. 360,000, Pfarrgebäude Fr. 126,000, Kirchengebäude Fr. 5000, öffentliche Plätze Fr. 4500, Wirtschaftsgebäude Fr. 27,000, für Pfrund- und Kirchenchorloskäufe Fr. 25,000; ferner für Neu- und Umbauten Fr. 490,000 sowie für den Ausbau der Heil- und Pflegeanstalten Fr. 200,000 oder total Fr. 1,237,500 zur Verfügung.

Im einzelnen verteilen sich die ausgestellten Anweisungen auf den verschiedenen Gebieten des Unterhalts, der Neubauten sowie der dem Hochbauamt zugewiesenen Aufgaben auf folgende Rubriken:

Unterhaltsarbeiten, Kredite X. a. C. 1—6	Fr.	557,181. 30
Neubauten, Kredit X. a. D. 1 . . .	»	489,898. 05
Neubauten Heil- und Pflegeanstalten X. a. D. 2 (Münsingen, Bellelay und Waldau)	»	196,766. 25
Total Ausgaben	Fr.	1,243,845. 60

1. An **Unterhaltsarbeiten** X. a. C. 1—6 wurden für

Amthäuser, Gerichtsgebäude, Gefängnisse	Fr.	125,428. 55
Für Straf- und Erziehungsanstalten	»	27,511. 15
Für die Pfarrgebäude	»	126,033. 45
Für die Wirtschaftsgebäude	»	27,023. 80
Für Pfrund- und Kirchenchorloskäufe	»	38,400. —

verausgabt.

Die Ausgaben für Seminarien, Techniken, Universitätsinstitute, Landjägerposten, Archive, Beamtenwohnungen, Kirchen, öffentliche Plätze Fr. 212,783. 55.

Aus diesen Unterhaltsarbeiten seien erwähnt:

Umfangreiche Wasserfassungen zum Schloss Belp. Renovationen im Amtsgerichtssaal und in verschiedenen Bureaux des Amthauses in Bern. Fertigstellung und Abrechnung der sich über 2 Jahre hinziehenden Umbauten in der Aula und den Treppenhäusern der Universität. Renovationen in den Techniken Biel und Burgdorf. Schaffung einer Badeanlage in der Strafanstalt Hindelbank.

Verschiedene Pfarrhäuser sind im Berichtsjahr durchgreifend renoviert worden, teilweise unter finanzieller Mithilfe der Gemeinden. Es betrifft dies: Ferenbalm, Hasle bei Burgdorf, Oberbipp, Rüederswil, Grafenried, Münsingen, Trub und Walkringen.

Die Pfrund und das Kirchenchor Stettlen, die Pfrund Tramelan sowie das Kirchenchor in Unterseen sind losgekauft worden.

2. Die Ausgaben für **Neu- und Umbauten,** Rubrik X. a. D. 1 betreffen Amortisationsbeiträge an in den letzten Jahren fertig erstellte staatliche Hochbauten und Raten für die im Bau sich befindenden Objekte.

Von den Fr. 489,898. 05 Totalausgaben dieser Rubrik sind Fr. 130,611. 45 Amortisationsbeiträge gemäss Grossratsbeschlüssen, welche Bauarbeiten in den Techniken Biel und Burgdorf und den Umbau der Erziehungsanstalt in Erlach betreffen. Mit diesen Beiträgen sind nun die betreffenden Bauobjekte bezahlt.

In das Berichtsjahr fällt die Abrechnung der ersten Bauetappe des **Amthauses in Münster,** welches mit Fr. 249,501 im Rahmen des Voranschlages bleibt. Auch die zweite Bauetappe dieser Bauaufgabe, umfassend den Umbau des alten Amthauses sowie des alten Gefängnisgebäudes, wurde im Berichtsjahre fertig erstellt.

Mit Beschluss vom 19. Februar 1934 bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 81,500 für die **Erweiterung der jurassischen Mädchenerziehungsanstalt in Loveresse.** Diese Arbeiten wurden während des Sommers unter Leitung von Architekt Kleiber in Münster durchgeführt; sie waren eine willkommene Arbeitsgelegenheit für das Tal von Tavannes.

Die Abrechnung dieser Bauaufgabe beläuft sich auf Fr. 81,580. 25; aus den Krediten des Hochbaues wird 1935 an diese Summe noch ein Betrag von Fr. 43,500 zu amortisieren sein.

Eine Eingabe des Gemeinderates der Stadt Bern vom Februar 1932 verlangte Verbesserung der baulichen Verhältnisse in der **allgemeinen Poliklinik des Inselspitales.** Die Baudirektion hat hierauf Projekte und Kostenberechnungen für eine Erweiterung dieser Abteilungen ausarbeiten lassen. Als die beste, zweckmässigste Lösung wurde die Aufstockung des eingeschossigen Pavillons der bestehenden Poliklinik befunden. Das alte Gebäude wird in seinen vorhandenen Teilen neu eingerichtet in der Weise, dass die bisherigen Abteilungen der chirurgischen Poliklinik, der otholaryngologischen Poliklinik, der dermathologischen Poliklinik unter Erweiterung der ihnen zugeteilten Räume selbständige Abteilungen werden. Durch Aufstockung eines Geschosses wird Raum geschaffen zur Unterbringung der medizinischen Poliklinik. Mit Grossratsbeschluss vom 3. September 1934 wurde eine Summe von Fr. 315,000 bewilligt, an welche die Gemeinde Bern einen Beitrag von Fr. 151,150 leistet.

Die Bauarbeiten wurden im Herbst begonnen; sie sollen für Anfang Wintersemester 1935 fertig erstellt sein. Planbearbeitung sowie die Bauleitung sind den Architekten Stettler & Hunziker in Bern übertragen worden.

Im Anschluss an die 1933 begonnenen Renovationsarbeiten im **Schloss Nidau** sind für die Neugestaltung des Schlossareals weitere Umänderungen vorgenommen worden. Ein neuer Hauptzugang von der Stadtseite her, eine Einfriedigung um den Schlosspark, der als öffentlicher Park zur Verfügung gestellt wird, haben dem alten Amtssitz eine wesentlich bedeutendere Mitsprache im Stadtbild von Nidau geschaffen. Mit diesen Arbeiten, die auch im Jahre 1935 weitergeführt werden, ist jedoch dieses Schloss noch nicht vollständig renoviert; es verbleiben für die kommenden Jahre ausser den Renovationsarbeiten an der Nordseite Verbesserungen und Neueinteilungen im Innern, die der Verwaltung bessere Bureauxräume schaffen sollen.

Im **Amthaus Courtelary** waren seit längerer Zeit Archivräume sowie durchgreifende Verbesserungen im Gefängnisgebäude gefordert. Diese Arbeiten konnten, nachdem ein Kredit von Fr. 20,000 bewilligt war, in Angriff genommen werden. Die an das alte Gefängnis angebaute Scheune ist nun ausgebaut worden zu Archiven des Richter- und Regierungsstatthalteramtes. Das Gefängnis wird mit elektrischer Heizung, mit Badeanlagen ausgestattet; auch eine Passantenherberge ist an neuer Stelle geschaffen. Die Arbeiten wurden im Spätherbst als Massnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit 1934 begonnen; sie werden 1935 beendigt sein.

Im **Amthaus Interlaken** wurden durchgreifende Veränderungen im Richteramt vorgenommen. Ein neuer, vergrösserter Amtsgerichtssaal mit zudienenden Dependenzen ist dort entstanden; auch diese Arbeiten wurden im Interesse der Arbeitsbeschaffung auf die Wintermonate verlegt. Zur Einzelgestaltung wie zur örtlichen Aufsicht wurde Architekt Boss in Zweilütschinen beigezogen.

In einer anschliessenden zweiten Etappe werden weitere Umänderungsarbeiten am Äussern und in der Wohnung des Gerichtspräsidenten vorgenommen. Die Abrechnung über die Arbeiten im Richteramt bewegt sich mit Fr. 30,023. 25 im Rahmen des bewilligten Kredites.

Ausser diesen Geschäften sind weitere Arbeiten in **verschiedenen Staatsgebäuden** ausgeführt worden. Es sei erwähnt: Erstellung eines Gerätemagazins am Stiftgebäude, Umänderungen in der Hundeklinik des Tierspitales, Einbau von Aborten im Amthaus Aarberg, Entlüftung der Küche auf dem Tessenberg.

3. Wie im letzten Jahresbericht schon hingewiesen, beschäftigten die **Uferschutzbestrebungen am Bieler-, Thuner- und Brienzersee** die Bauverwaltung. Im Berichtsjahr sind nahezu für alle Gemeinden des Bielersees Alignementspläne und zudienende Baureglementsentwürfe erstellt worden, die die Grundlage einheitlicher baulicher Massnahmen zum Schutze dieser Landesgegend bilden sollen. Diese Pläne liegen nun zur Diskussion bei den Gemeinden.

Auch für die Ufergegenden des Thunersees sind solche Massnahmen von der Baudirektion im Einverständnis mit den interessierten Gemeinden und dem Verein für den Schutz des Thuner- und Brienzersees im Auftrag.

4. 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 zu Lasten anderer Direktionen geht, sind zu nennen: Zur Schaffung einer Erziehungsanstalt für weibliche Jugendliche wurde das **Lorygut in Münsingen** vom Staate erworben und für Umbauarbeiten daselbst ein Kredit von Fr. 168,000 vom Grossen Rat bewilligt.

Diese Arbeiten, die zum Teil schon 1933 begonnen wurden, sind fertig erstellt. Die Architekten Dubach & Gloor in Münsingen besorgten die Bauleitung; auf Frühjahr 1935 wird das Loryheim zum Bezuge bereit sein.

Anschliessend an die Erstellung der im Jahre 1933 erweiterten Waschgelegenheiten in der **Erziehungsanstalt Aarwangen** wurde die Bade- und Douchenanlage erstellt. Mit diesen Arbeiten sind die vom Grossen Rat 1933 bewilligten Arbeiten nun fertig erstellt; die Abrechnung des bewilligten Kredites von Fr. 249,000 ergibt eine Ausgabe von Fr. 247,917. 10.

Der Wiederaufbau der **Gutsscheune in Oeschberg** wurde 1934 beendigt und abgerechnet. Die Baukosten belaufen sich auf total Fr. 91,849. 90 und sind durch die Brandentschädigung von Fr. 60,000 und dem im Budget pro 1933 verrechneten Posten von Fr. 34,000 gedeckt.

Für bauliche Veränderungen in den Häusern **Speichergasse 14/16 in Bern,** wo eine Zusammenlegung der Betreibungsämter Bern-Land und Bern-Stadt vorgenommen wurde, stund ein Spezialkredit der Finanzdirektion von Fr. 9900 zur Verfügung. Die Bauarbeiten sind ausgeführt und beziffern sich auf Fr. 9885. 40.

Im **kantonalen Zeughaus in Bern** wurde ein **Baranoffsaal** eingerichtet. Die Kosten im Betrage von Fr. 24,459. 15 wurden uns von der kriegstechnischen Abteilung des eidgenössischen Militärdepartementes zurückvergütet.

Auf Rechnung der kantonalen Steuerverwaltung waren verschiedenenorts, so in Biel, Burgdorf und Bern, Umbauarbeiten in Staatsgebäuden erforderlich zur Unterbringung der **Bureaux für die Krisenabgabe.** Die neuen Bureaux sind ausgeführt und bezogen. Bisherige Bauausgaben Fr. 29,023.

Betreffend **Erweiterung der Kantonsschule und des Seminars Pruntrut und Ausbau des Schlosses** verweisen wir auf unsere Bemerkungen im letztjährigen Jahresbericht. Für die baulichen Arbeiten wurde vom Grossen Rat anfangs des Jahres 1934 ein Baukredit von Fr. 1,000,000 bewilligt. Die bezüglichen Umbauarbeiten sind im Gange und geben den jurassischen Bauhandwerkern willkommene Verdienstmöglichkeit. Als erste Bauetappe wurde mit dem Neubau der Erweiterung der Kantonsschule begonnen.

Für die Unterbringung des **Inspektorates und der Abteilung des Sekretariates 3 der kantonalen Armendirektion** in das Haus Gerechtigkeitsgasse 2 wurden die notwendigen Vorkehren und Anordnungen getroffen. Wegen Raummangel im Stiftsgebäude wurde das genannte Objekt vom Staat in Miete genommen und sind die beiden Abteilungen bereits dorthin disloziert. Baukosten zu Lasten der Armendirektion.

Im fernern haben wir das Projekt für die Erstellung einer **Fernheizungsleitung vom Kesselhaus der neuen Hochschulbauten nach der Sternwarte,** einschliesslich Installation einer Warmwasserheizung in letzterem Gebäude geprüft und die Ausführung der Arbeiten, die aus Krediten der Hochschulverwaltung bezahlt wurden, beaufsichtigt.

Für den Ausbau der Heil- und Pflegeanstalten, für welche gemäss Programm von 1926 2 Millionen Franken bereitgestellt wurden, sind die Arbeiten für Bellelay fertig gestellt und abgerechnet.

Das Programm für den **Ausbau für Münsingen** erfuhr verschiedene Veränderungen: Infolge der neuen Erkenntnisse in der Irrenpflege war es möglich, an Stelle neuer Krankenpavillons durch Umstellung in den bisherigen Gebäuden den fehlenden Raum für weitere Krankenbetten zu finden. An Stelle dieser Abteilungen wurde das Wärterinnenheim erstellt.

In Verfolgung des Ausbauprogrammes bewilligte der Grosse Rat in Abänderung des ursprünglichen Programms am 10. September 1934 Fr. 137,000 für die Küchenerweiterung und die Erweiterung der Wäscherei. Ferner zeigte sich, dass die Verbesserung der Wasserversorgung der Anstalt dringend ist. Ein ausgearbeitetes Projekt sieht eine Pumpenanlage vor. Sie wird 1935 in Angriff genommen, wofür ebenfalls Fr. 80,000 aus dem Kredit für den Ausbau der Heil- und Pflegeanstalten vom Grossen Rat bereitgestellt wurden.

Mit dem Küchenumbau wurde im Herbst 1934 begonnen; diese Arbeit wird 1935 vollendet sein.

Auch das Programm für den **Ausbau der Waldau** erfuhr eine Änderung. An Stelle weiterer Kranken-

pavillons sind auch in dieser Anstalt durch Verlegung von Krankenabteilungen und Schaffung neuer Krankensäle vermittelst Aufstockung des eingeschossigen nördlichen Flügels des Hauptgebäudes vermehrte Unterbringungsmöglichkeiten für Patienten geschaffen. Diese Arbeiten sind nach Zustimmung des Grossen Rates ebenfalls im Herbst in Angriff genommen worden; sie sind zurzeit im Gang und bilden willkommene Gelegenheit für Arbeitsbeschaffung in der Stadt und der näheren Umgebung von Bern.

In der **Anstalt Bellelay** wurde aus Unterhaltskrediten im Berichtsjahre die Einrichtung eines Abdankungsraumes, verbunden mit Aufbahrung und Sektionsraum geschaffen.

5. **Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden und Korporationen.** Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität und des Armenwesens hatte die Baudirektion 63 Geschäfte, nämlich 60 Schulhäuser und 3 Anstalts- und Spitalgebäude (Pläne, Devise, Abrechnungen) zu begutachten.

6. **Bau- und andere Reglemente. Alignementspläne.** Eine zeitraubende und umfangreiche Arbeit bildete die Prüfung der Bau-, Umlegungs-, Elektrizitäts-, Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente der Gemeinden. So wurden 1934 begutachtet und dem Regierungsrate zur Genehmigung vorgelegt:

Baureglemente	10
Wasserversorgungsreglemente	16
Elektrizitätsreglemente	3
Kanalisationsreglemente	5
Umlegungsreglemente	2
Alignementspläne	26

Ein Alignementsplan für die Alpenstrasse in Biel wurde aus städtebaulichen Gründen nicht genehmigt. Gegen den Beschluss wurde die staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht ergriffen.

7. **Hochbaupolizei.** In zwei Fällen, da die Baudirektion erstinstanzlich zur Entscheidung zuständig ist, erfolgte eine Bewilligung und eine Abweisung. In 12 Rekursfällen gegen vorinstanzliche Entscheide konnte ein einziger geschützt werden.

D. Strassenbau.

Entgegen dem Vorjahre ist glücklicherweise unser Kantonsgebiet von grösseren Naturschäden verschont geblieben. Kleinere Schäden traten, wie alljährlich, in diesem oder jenem Landesteil auf. Im Herbst wurde die Spreitbachbrücke im Zuge der Grimselstrasse durch einen Murgang zerstört, der Verkehr konnte aber nach kurzem Unterbruch durch Erstellung einer Notbrücke aufrechterhalten werden.

Dagegen hat die Arbeitslosigkeit auch im Berichtsjahr unverändert angehalten und in einigen Gegenden sich eher noch verschärft. Unsere Arbeiten mussten daher wiederum so eingeteilt werden, dass möglichst viele Arbeitslose dabei beschäftigt werden konnten.

Die eidgenössische Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung hat auch im Berichtsjahr in verdankenswerter Weise eine Anzahl Arbeiten durch Beiträge an die Lohnsummen subventioniert.

Budgetüberschreitungen sind nicht zu verzeigen.

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

Wegmeisterbesoldungen, Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 2,118,000. Rechnung Fr. 2,013,800. Minderausgaben Fr. 104,200 infolge des allgemeinen Lohnabbaues von 7 %.

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

Im Oberwegmeisterpersonal sind im Berichtsjahre keine Veränderungen eingetreten. Ihre Zahl beträgt 21 Mann, von denen 12 zugleich als Amtsschwellenmeister amtieren.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 493 und hat sich gegenüber dem Vorjahre um 1 Mann reduziert.

Strassenunterhalt. Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 850,000. Rechnung Fr. 850,050. 58.

Sie umfasst den im bisher üblichen Rahmen betätigten Unterhalt der noch nicht ausgebauten Strassen, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies und Schotter, den Unterhalt von Brücken, Durchlässen, Mauern, Strassenschalen und dergleichen, sowie die Strassenreinigung. Da der im Vorjahre um Fr. 200,000 gekürzte Budgetkredit in keiner Weise zum ordentlichen Unterhalt ausreicht, musste auch im Berichtsjahr der Ausfall aus den Erträgnissen der Autosteuer gedeckt werden.

Das Strassennetz des Staates hatte auf Ende 1934 ein Länge von $2258,_{910}$ km. Das Netz der Strassen IV. Klasse betrug $519,_{548}$ km.

Wasserschaden und Schwellenbauten. Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000. Rechnung Fr. 350,015. 95.

Im Berichtsjahr waren noch grössere Verpflichtungen zu tilgen für früher bewilligte Beiträge an Wasserbauten, insbesondere auch für diejenigen im Lauterbrunnentale. Dank der verhältnismässig günstigen Witterung war aber mit dem verfügbaren Kredit auszukommen.

Die Schneeräumungsarbeiten an der Grimsel erforderten den ausnahmsweise geringen Betrag von rund Fr. 5000. Die Öffnung für den durchgehenden Verkehr konnte bereits am 5. Juni erfolgen.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300. Rechnung Fr. 1931. 99.

Darin sind inbegriffen die Brandversicherungskosten der hölzernen Brücken, der Wegmeisterhütten und dergleichen.

Automobilbetrieb. Rubrik X. a. E. 5. Budget Fr. 32,000. Rechnung Fr. 32,002. 10.

Aus dieser Rubrik werden die Betriebsausgaben für den Automobildienst der gesamten Zentralverwaltung bestritten. Durch starke Fahreinschränkungen konnte der gegenüber dem Vorjahre wiederum um Fr. 8000 reduzierte Budgetbetrag eingehalten werden.

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

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	2,118,000. —	2,013,800. —
2	Gewöhnlicher Strassenunterhalt	850,000. —	850,050. 58
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	350,015. 95
4	Brandversicherung von hölzernen Brücken usw. .	2,300. —	1,931. 99
5	Automobilbetrieb	32,000. —	32,002. 10
		3,352,300. —	3.247,800. 62

Die Minderausgaben gegenüber dem Budget betragen Fr. 104,499. 38, die in der Hauptsache auf den Lohnabbau auf den Wegmeisterbesoldungen zurückzuführen sind.

2. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug im Jahre 1934 . . . . . Fr. 4,071,416. 47
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen, Arbeitslosenkrediten und dergleichen (Autosteuer und Benzinzoll zusammen) » 355,612. 50
Benzinzollanteil des Jahres 1933 . » 1,437,153. —
Saldovortrag dieses letzteren vom Jahre 1933 . . . . . » 191,884. 14
Total Fr. 6,056,066. 11
abzüglich Mehrleistungen auf Autosteuer vom Jahre 1933. . . . . Fr. 193,083. 74
so dass zur Verfügung standen . . » 5,862,982. 37
Verwendet wurden . . . . . » 5,660,181. 71
Es ergeben sich somit Minderleistungen von. . . . . Fr. 202,800. 66

Davon kommen jedoch Fr. 106,219 für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, deren Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1935 belastet, in Abzug.

Auf den Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen wurden in der Hauptsache folgende Arbeiten ausgeführt:

Grimselstrasse: Weiterführung der Stützmauerumbauten; Interlaken-Brienz: Ausbau zwischen Niederried und Oberried und Ebligen-Brienz; Umbau von Seeufermauern an der Spiez-Interlaken-Strasse; im Simmental: Korrektion und Belagsarbeiten zwischen Latterbach und Erlenbach, Ausbau in Därstetten, Korrektion in Oberwil; auf der Thun-Bern-Strasse: Korrektion und Belag in Münsingen, II. Teil; Ritzenbach-Gurbrü: Korrektion und Belagsarbeiten; Metzgerhüsi-Walkringen und Bigenthal: Belag; Kirchenfeldbrücke: Anstrich; Bargen-Kallnach: Belagsarbeiten; auf der Bern-Luzern-Strasse: Korrektionen; im Dorf Schüpbach und zwischen Langnau und Bärau: Korrektion und Belagsumbau im Dorfe Oberburg; Korrektion zwischen Mungnau und Obermatt; Korrektion und Belag zwischen Ramsei und Grünenmatt und Flühlenstalden-Grünen; Weiterführung der Seitenhebungen auf der Bern-Zürich- und Kirchberg-Utzenstorf-Strasse; Belagsarbeiten zwischen Cornol und Malcôte und zwischen Malettes und Malcôte; Belagsarbeiten im Dorf Develier und zwischen Develier und Les Rangiers; desgleichen zwischen Réclère und Rocourt und zwischen Pruntrut und Courtedoux und Chevenez.

Auf **Nebenstrassen** wurden in der Hauptsache ausgeführt: Ausbau und Belag auf der Zweisimmen-Lenk-Strasse im Dorf Zweisimmen; Korrektion im Gsteigboden auf der Gstaad-Gsteig-Strasse; Korrektion unterhalb Adelboden; Ausbau der Ortsdurchfahrten in Toffen, Gerzensee und Säriswil sowie verschiedener Strecken zwischen Steinbach und Rümligen und Belp-Hunzikenbrücke; Korrektion, Walzung und Teerung verschiedener Strecken auf der Köniz-Schwarzenburg-Strasse; Pflästerung im Dorfe Schwarzenburg, III. und IV. Teil; Teerungen auf der Ausserkrankenhaus-Bolligen-Strasse; Ausbauarbeiten auf der Thörishaus-Neueneggund Laupen-Gümmenen-Strasse; Ausbau der Eymattstrasse, Teil der Rundstrecke. Die Ortsdurchfahrt Brüttelen wurde mit modernem Belag versehen, ebenso die Strecke zwischen Hagneck und Station Lüscherz und Teilstrecken zwischen Rüti und Büren und zwischen Dotzigen und Büren. Die Dörfer Ursenbach und Affoltern erhielten moderne Beläge, ebenso eine Strecke von Herzogenbuchsee bis inklusive Dorf Wanzwil, zwischen Kleindietwil und Rohrbach, die Lyssachstrasse in Burgdorf. Entwässerungen wurden ausgeführt zwischen Affoltern und Häusernmoos und Korrektionen in der Häberen bei Huttwil und auf der Burgdorf-Heimiswil-Strasse. Ausgebaut wurde die Dorfdurchfahrt in Vicques, ferner eine Strecke gegen Recolaine, zwischen Montfaucon und St-Brais und das Dorf Les Reussilles; eine Strecke zwischen Beurnevésin und Pfetterhausen, zwischen Courtedoux und Fahy, St-Ursanne und Les Malettes und zwischen Saignelégier und Tramelan.

Neben diesen Hauptarbeiten wurde eine grosse Zahl kleinerer ausgeführt, die im Rahmen dieses Berichtes nicht alle aufgeführt werden können.

Wie in den Vorjahren wurde für die meisten der ausgeführten Beläge eine Bauart gewählt, die eine Verminderung der Unterhaltskosten verspricht. Besonders in Ortsdurchfahrten werden nur mehr solche Beläge verwendet, während auf Überlandstrecken mit einem beschränkten Verkehr leichtere Ausführungsarten zur Anwendung kommen.

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

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung . . . . . Fr. 74,496. 15
2. Strassenwalzungen . . . . . » 125,544. 50
3. Oberflächenbehandlungen mit Teer und Bitumen . . . . . » 449,311. 85
4. Innenbehandlung und Spezialbeläge . . . . . » 1,714,222. 90
5. Korrektionen und verschiedene Ausbauarbeiten . . . . . » 2,351,720. 61
6. Unterhalt der ausgebauten Strassen. . . . . » 258,810. 40

Übertrag Fr. 4,974,106.41

Übertrag	Fr.	4,974,106.41
7. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	7,397. 40
8. Amortisation des Spezialkredites von Fr. 5,000,000, erste Rate	»	500,000. —
9. Verzinsung desselben	»	178,677. 90
Total	Fr.	5,660,181. 71

3. Strassen- und Brückenbauten aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 225,000. Rechnung Fr. 225,000.

An bedeutenderen Arbeiten sind folgende zu erwähnen: Fortsetzung der Stützmauerumbauten auf der Hof-Susten-Strasse; Korrektionen auf der Gsteig-Pillon-Strasse; Erweiterungen auf der Gunten-Sigriswil-Strasse; Umbau der Giessenbrücke auf der Belp-Hunziken-Strasse; Korrektionen auf letzterer und auf der Köniz-Schwarzenburg-Strasse; Korrektionen auf der Hinterkappelen-Illiswil- und Frauenkappelen-Biberen-Strasse; Kanalbrücke in Nidau, neue Fahrbahnplatte und Brückenanstrich; Umbau der Altisbergbrücke in Kräyligen; Sicherungsarbeiten an der Rappenfluh, Weiterführung der Brückenverstärkungen im IV. Kreise und Korrektionen auf der Burgdorf-Heimiswil-Strasse; Tunnelverkleidung in den Gorges du Pichoux; Strassenkorrektionen in Courgenay und verschiedene Brückenumbauten im V. Kreise.

Ausserdem wurden an Gemeinden als Beiträge Fr. 16,374. 35 ausgerichtet für Korrektionen an Strassen IV. Klasse. Die zugesicherten Beiträge an Gemeinden für noch nicht ausgeführte Arbeiten betragen Fr. 57,423. Diese belasten in Zukunft die Reinerträgnisse der Autosteuer im Sinne von Art. 45 des Gesetzes vom 14. Oktober 1934.

Neu sind im Berichtsjahr bewilligt worden: Beitrag an die Korrektion der Burgstrasse in Thun und ein solcher an die Korrektion der Diemtigtalstrasse. Ferner direkt zu Lasten der an die Gemeinden zu leistenden Staatsbeiträge aus den Reinerträgnissen der Autosteuer Beitrag an die Korrektion der Wynigen-Häusern-Ferenberg-Strasse IV. Klasse.

4. Strassenbauten aus dem Spezialkredit von 5 Millionen Franken (Volksabstimmung vom 19. April 1931).

Aufwendungen 1931	Fr.	1,626,582. 50
» 1932	»	1,917,349. 70
» 1933	»	1,349,251. 30
» 1934	»	89,023. 70
Totalaufwendungen	Fr.	4,982,207. 20

In Angriff genommen wurde im Berichtsjahr die Strassenkorrektion Spiez-Frutigen. Ferner wurde ausgeführt eine Kanalisation längs des kantonalen Zeughauses in Bern nebst Herstellung des Platzes und ein Trottoir längs der Papiermühlestrasse sowie einige Nacharbeiten auf der Pierre-Pertuis-Strasse. Für weitere Arbeiten an der Papiermühlestrasse verbleibt noch ein Restbetrag von rund Fr. 18,000.

5. Strassen- und Brückenbauten aus Notstandskredit. In der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 wurden für Arbeitsbeschaffung Fr. 344,000 für folgende Objekte bewilligt:

1. Reconvilier: Beseitigung des Niveauüberganges	Fr.	29,000
2. Liesberg: Beseitigung von zwei Niveauübergängen	»	30,000
3. Ausbau der neuen Könizstrasse in Bern	»	100,000
4. Aarebrücke in Innertkirchen, Neubau	»	60,000
5. Aarebrücke in Wangen, Verstärkung	»	125,000
	Fr.	344,000

Damit wurden Arbeiten ausgelöst im Gesamtbetrage von Fr. 847,000. Alle diese Objekte wurden im Berichtsjahr in Angriff genommen und in der Hauptsache vollendet. Die hölzerne Aarebrücke in Innertkirchen wurde durch eine Betonbrücke ersetzt und diejenige in Wangen konnte durch den Einbau neuer Pfeiler und Sprengwerke derart verstärkt werden, dass sie den neuen Vorschriften über Tragfähigkeit entspricht. Das schöne alte Bauwerk kann damit noch für eine längere Zeit gehalten werden. Die neue Könizstrasse wurde gepflästert, wobei ausschliesslich Steinmaterial von Mitholz verwendet und das einheimische Gewerbe auch hier berücksichtigt wurde.

An die Beseitigung der Niveauübergänge in Reconvilier und Liesberg leisten die S. B. B. insgesamt Fr. 308,000. Diese Arbeiten wurden auch aus Arbeitslosenkrediten des Bundes und des Kantons subventioniert.

Die Gesamtaufwendungen im Berichtsjahr betrugen	Fr.	681,201. 90
denen Einnahmen gegenüberstanden von	»	283,366. —
Verbleiben zu Lasten des Spezialkredites	Fr.	397,835. 90

Es sind noch grössere Beiträge von den S. B. B. und aus Arbeitslosenkrediten ausstehend, so dass der Kredit Fr. 344,000 nicht überschreiten wird.

Die Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen pro 1934 haben nach den vorstehenden Rubriken einschliesslich der Einnahmen von Gemeinden und den Beiträgen aus Arbeitslosenkrediten und der S. B. B. betragen:

a) ordentlicher Unterhalt, Budgetrubriken X. a. F.	Fr.	3,338,873. 62
b) Neubauten und Korrektionen Rubrik X. a. F.	»	246,876. 45
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer	»	4,069,190. 41
d) Strassenverbesserungen aus Benzinzollanteil	»	1,590,991. 30
e) Desgleichen aus Spezialkredit (5-Millionen-Anleihen 1931, Rest)	»	97,126. 50
f) Desgleichen für Notstandsarbeiten (4-Millionen-Kredit, 27. August 1933)	»	681,201. 90
Total	Fr.	10,024,260. 18

Gegenüber Fr. 11,227,598. 96 im Vorjahr ergibt sich eine Minderleistung von rund $1,_2$ Millionen Franken.

Diese ist in der Hauptsache auf Minderarbeiten vom Spezialkredit Ziffer *c)* zurückzuführen.

Interessieren mag einmal, auch im Rahmen des Jahresberichtes, die Aufwendungen des Staates für die Jahre 1922—1934 zu überblicken und in einer tabellarischen Darstellung bildlich zum Ausdruck zu bringen. Die stete Automobilentwicklung erforderte bedeutende Anstrengungen im Strassenbauwesen. Dabei ist interessanterweise festzustellen, dass im grossen genommen die ordentlichen Kredite des Staates ungefähr die gleichen geblieben sind, mit Ausnahme der Jahre 1930 und 1931, wo grosse Wasserschäden die Aufwendungen erhöhten.

Im gesamten dagegen sind die Strassenbauaufwendungen, namentlich seit dem Jahre 1928, ganz erheblich gestiegen. Einmal nahm die Automobilsteuer zu und sodann bewirkte der Benzinzollanteil ein bemerkenswertes Ansteigen der verfügbaren Kredite. Den Höhepunkt der Aufwendungen erreichten wir in den Jahren 1931 und 1932, wo sich auch das 5-Millionen-Anleihen für den beschleunigten Strassenausbau günstig ausgewirkt hat. (Siehe nachstehende graphische Darstellung.)

Wir erwarten, dass durch die Auswirkungen der Alpenstrasseninitiative die Bundeszuschüsse es ermöglichen, unsere Strassenbaukredite auf angemessener Höhe halten zu können.

Über die **Materialverwendungen und die Kosten des Strassenausbaues** sind eingehende Tabellen aufgestellt worden. Diese liegen zur Einsicht auf dem kantonalen Tiefbauamt auf.

Folgende Verbrauchszahlen dürften hier interessieren:

Schotterverbrauch für Ausbauarbeiten .	56,316 m³
Für den ordentlichen Unterhalt	76,882 m³
Total Schotterverbrauch	133,196 m³

Verbrauch an Bindemitteln: Teer 293 t, Bitumen 1436 t, fertige Gemische dieser beiden 319 t, Emulsionen 1589 t.

Kleinsteinpflästerungen kamen rund 9900 m² zur Ausführung = ca. 1150 m³ Pflastersteine.

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind Ende 1934 fertiggestellt:

Hauptdurchgangsstrassen	$347,_{349}$ km
Hauptverbindungsstrassen	$198,_{357}$ km
Total	$545,_{706}$ km

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten noch $276,_{832}$ km ausgebaut und mit staubfreiem Belag versehen gewesen.

Insgesamt beträgt mithin das ausgebaute Strassennetz rund 822 km oder rund $36,_4$% des Gesamtnetzes von 2258 km.

6. Automobilverkehr. Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung hervorgeht, bewegen sich die Zahlen des Motorfahrzeugverkehrs immer noch in aufsteigender Linie: Diese betragen

	1932	1933	1934
Personenwagen einschliesslich Lieferungswagen unter 1000 kg Tragkraft	11,450	—	—
Reine Personenwagen. . . .	—	11,342	11,469
Lastwagen	1,534	—	—
Lastwagen unter $3,_5$ t Tragkraft	—	524	640
Lastwagen über $3,_5$ t Tragkraft	—	1,164	1,173
Gesellschaftswagen	—	206	219
Traktoren für gewerbliche Zwecke	61	54	60
Traktoren für gemischt-wirtschaftliche Zwecke	66	59	58
Motorräder mit oder ohne Seitenwagen	8,482	6,443	6,496
Motorfahrzeuge total	21,593	19,792	20,155
Anhängewagen.	264	283	288

Die Fahrräder werden in der Statistik nicht mehr aufgenommen, da sie nach Art. 32 des Bundesgesetzes seit 1. Januar 1933 von der Führung eines Kontrollschildes befreit sind und daher in unserem Kanton nicht mehr kontrolliert werden. Deren Zahl betrug Ende 1932 rund 188,000 mit einem Gebührenertrag von Fr. 400,000. Dieser Ausfall macht sich heute doppelt fühlbar für unsere Finanzen.

Wie aus der Zusammenstellung ersichtlich, hat die Gesamtzahl der Motorfahrzeuge um 323 gegenüber dem Vorjahre zugenommen, wovon allein die Personenwagen um 127 und die Lastwagen unter $3,_5$ t um 116. Eine leichte Zunahme haben auch die Lastwagen über $3,_5$ t um 9 und die gewerblichen Traktoren um 6 Stück erfahren. Die Zahl der Motorräder hat gegenüber dem Vorjahre um 53 Stück zugenommen.

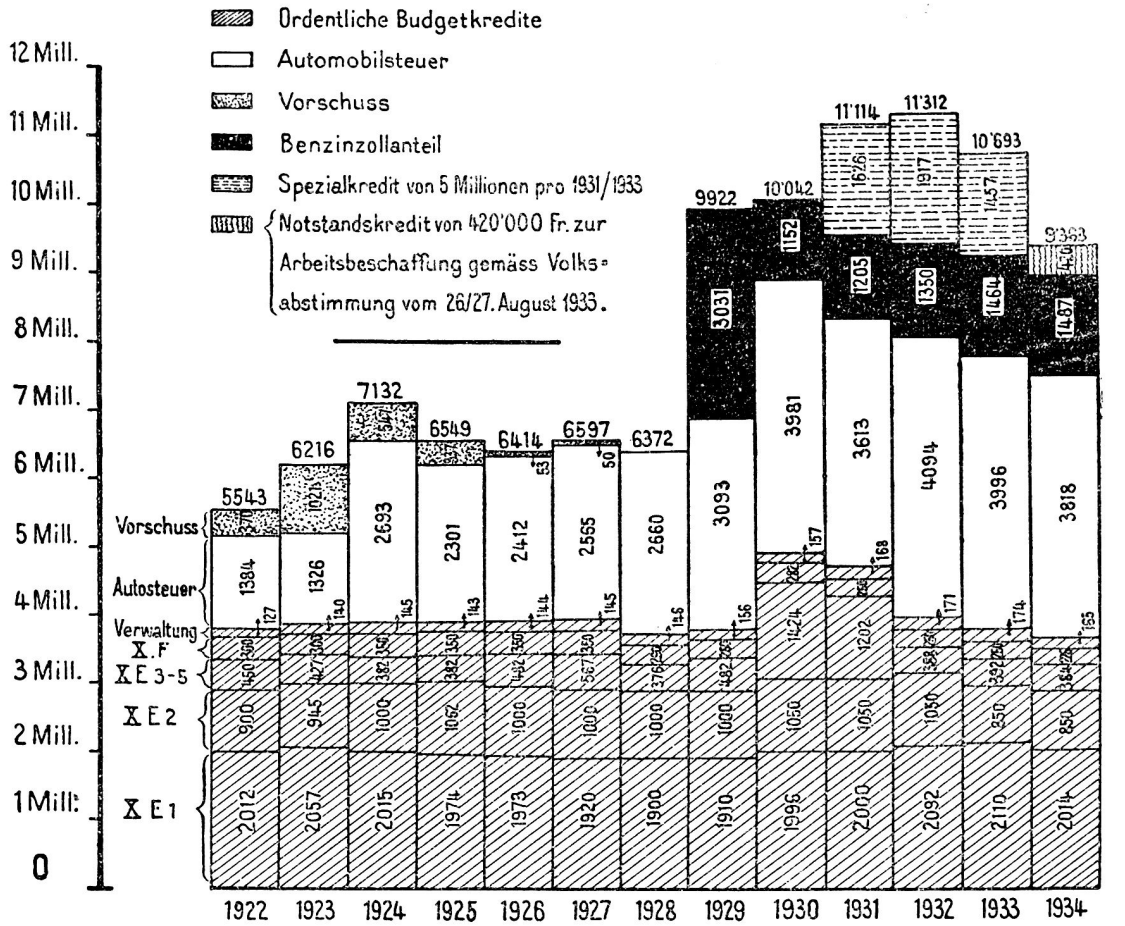
Die **Strassensignalisation** nach der bundesrätlichen Verordnung vom 17. Oktober 1932 wurde auch im Berichtsjahr durch das Strassenverkehrsamt auf Rechnung der Baudirektion weitergeführt. Hiefür allein mussten Fr. 53,843. 10 ausgegeben werden. Einen wunden Punkt bilden die vielen Beschädigungen der Signaltafeln insbesondere durch Minderjährige.

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

7. Strassenpolizei. Gestützt auf Art. 6, Alinea 2 und 3, des Strassenpolizeigesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 29 Ausnahmebewilligungen für Neu- und Um- oder Anbauten sowie eine Bewilligung für eine Steinbruchanlage. Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für: 9 verschiedene kleinere Bauanlagen, 2 Dünger- und Jauchebehälter, 1 Steinbruchanlage, 2 Luftseilbahnen und 1 Rollbahngeleise. 2 Gesuche für Bauanlagen wurden abgewiesen. Ferner erteilte die Baudirektion Bewilligungen für 4 Wasser- und Gas- und 9 Kabelleitungen.

Auch eine Anzahl von Gesuchen um Benzintankanlagen musste behandelt werden, doch hat deren Zahl gegenüber früher bedeutend nachgelassen. Einzelne

Aufwendungen des Staates für • das Strassenwesen •



XE 1 = Wegmeisterbesoldungen
XE 2 = Ordentlicher Strassenunterhalt
XE 3-5 = Wasserschaden u. Schwellenbauten, Brandversicherung von Brücken etc., Automobilbetrieb
XF = Strassen- u. Brückenbauten

Die Zahlen bedeuten die Ausgaben in 1000 Fr., z. Beispiel 1996 = 1'996'000 Fr. Die horizontalen Zahlen sind Summationen, die vertikalen Zahlen die einzelnen Ausgaben der betreffenden Budgetkredite.

davon mussten wegen Verkehrsgefährdung abgewiesen werden.

Der Kampf gegen die aufdringliche Strassenreklame wurde im Berichtsjahr weitergeführt und eine grosse Anzahl solcher Gesuche wurde abgewiesen.

8. Strassen- und Wegreglemente. Im Berichtsjahr waren 6 Weg- und 5 Kanalisationsreglemente und 1 Reglement betreffend Bau- und Unterhalt von Privatstrassen zu begutachten und dem Regierungsrate zur Genehmigung vorzulegen.

E. Wasserbau.

1. Budgetrubrik R. a. G. 1. Budget Fr. 700,000. Rechnung Fr. 699,989. 36.

Das Jahr 1934 hat uns glücklicherweise keine Wasserschäden gebracht. Dagegen wirkten die Naturereignisse der früheren Jahre und insbesondere diejenigen im Lauterbrunnental immer noch nach.

Aus der Einsicht, besser Arbeit zu beschaffen als Arbeitslosenunterstützung zu gewähren, wurde denn auch aus dem in der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 für Arbeitsbeschaffung bewilligten Kredit ein Betrag von Fr. 330,000 für Wasserbauten zur Verfügung gestellt. Aus demselben wurden folgende Objekte subventioniert: Schüsskorrektion in Sonceboz und Cortébert, II. Teil; Birskorrektion in Reconvilier, III. Teil; Tramekorrektion in Saules und Saicourt; die Chevenezbachkorrektion und die Bielerseeuferverbauung, insgesamt Fr. 212,180 bei einem Gesamtkostenbetrag von Fr. 870,000. Diese Arbeiten wurden auch aus Arbeitslosenkrediten des Bundes und des Kantons subventioniert, so dass die Gesamtbeiträge an die Gemeinden sich auf 70 % beliefen. Mit Ausnahme der Bielerseeuferverbauung wurden die Bauten in Angriff genommen. An Zahlungen wurden hiefür im Berichtsjahr Fr. 66,460 geleistet.

Die zu Lasten des Spezialkredites (Grossratsbeschluss vom 19. Mai 1932) von Fr. 135,000 bewilligten Objekte: Birskorrektionen in Münster und Grellingen und die Schüsskorrektionen in Sonceboz und Sonvilier sind im Berichtsjahr in der Hauptsache vollendet worden.

Im ganzen bewilligte der Bund an 19 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 1,568,000 Beiträge in der Höhe von Fr. 545,560. Der Kanton seinerseits bewilligte an 40 Objekte mit einer Kostenanschlagssumme von Fr. 2,618,315 Beiträge in der Höhe von Fr. 791,403. Darunter befindet sich die Verbauung der Lütschine im Lauterbrunnental mit Fr. 250,000 und die Saanekorrektion zwischen Kantonsgrenze Freiburg und Aare mit Fr. 150,000 bei einem Kostenanschlag von zusammen Fr. 1,600,000.

Wie bisher wurde über sämtliche hängigen Wasserbaugeschäfte ein Verzeichnis aufgestellt, das über den Stand der Arbeiten und Verpflichtungen Aufschluss gibt. Dasselbe liegt auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht auf.

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

Auf Ende des Jahres betrug die Zahl der hängigen Wasserbauobjekte 186.

2. Juragewässerkorrektion. Die Verhandlungen betreffend Neubau des Stauwehrs Nidau wurden im Berichtsjahr weitergeführt. Die aus der J. G. K. beteiligten Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg und Solothurn haben ihre Zustimmung zur Ausführung des neuen Stauwehrs erteilt.

Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft veranlasste im Frühjahr 1933 ziemlich weitgehende Sondierungen im Gebiete des Einlaufes der alten Zihl in den Nidau-Büren-Kanal. Diese bestätigten die auf früheren Sondierungen basierenden Angaben des Kantons Bern, so dass nun auch das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft beantragt, dass die vorgesehene Wehrstelle die bestgeeignete sei und dass eine Rekonstruktion des alten Wehres sich keinenfalls lohnen würde.

Die Verhandlungen betreffend Beitragsleistung des Bundes konnten noch nicht abgeschlossen werden.

Vom Kanton sind die Bauprojekte für das Stauwehr Nidau fertig bearbeitet worden. Sobald die Finanzierung vollständig ist, können die Arbeiten ausgeschrieben werden. Es wird die Bauausführung wesentlich zur Arbeitsbeschaffung beitragen.

Der **Unterhalt** der Kanäle der Juragewässerkorrektion erforderte namentlich grössere Arbeiten am Hagneckkanal für die Böschungssicherung. Der Gesamtunterhalt erforderte Fr. 131,619. 13 Rohausgaben, denen Fr. 4343. 30 Einnahmen gegenüberstehen, wovon Fr. 58,000 von den BKW rückvergütet werden, so dass zu Lasten des Kantons Fr. 74,619. 13 verbleiben werden. Der Schwellenfonds beträgt auf Ende 1934 total Fr. 950,694. 57.

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 .	700,000.—	699,989. 36
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	9,000.—
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	67,000.—	127,275. 83
4. Juragewässerkorrektion II, Äufnung des Schwellenfonds . .	20,000.—	20,000.—
Total	796,000.—	856,265. 19

Die Differenz zwischen Budget und Rechnung wird durch Zahlung des Beitrages der BKW von Fr. 58,000 1935 ausgeglichen.

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

Fr. 25,397. 35 verwendet und aus dem in der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 genehmigten Notstandskredit von Fr. 330,000 wurden Fr. 66,460 ausgerichtet.

3. Schwellenreglement und Kataster. Die Zahl der im Berichtsjahr vorgelegten Schwellenkataster und Reglemente zeigt, dass viele Gemeinden und Korporationen die Schwellenpflichtsverhältnisse neu ordnen und den veränderten Verhältnissen anpassen, was sehr oft mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist. Der Regierungsrat genehmigte: Reglement und Kataster für den Ober- und Niedermattgraben zu Signau, Schwellenreglementsabänderung Gündlischwand, Reglementsabänderung von Courtelary, Reglement und Kataster von Zweisimmen, gegen welche Rekurs an das Bundesgericht eingereicht wurde, dieses aber darauf nicht eingetreten ist. Reglement Hofstetten/Brienzwiler, Reglement und Kataster für den Fallbach, Blumenstein, Kataster für die äussere und innere Saanemoderation Gsteig, Reglement und Kataster für den Feissibach, Schwellenreglement für Sonceboz/Sombeval, Perimeter und Kostenverteilungsplan für die Guntenbachschale und Reglement über die Reinigung des Lötschenbaches, Ostermundigen.

Gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 wurden unter öffentliche Aufsicht gestellt: Der Mühle- oder Oberholzbach in den Gemeinden Kirchberg und Utzenstorf und der Meierligraben in der Gemeinde Fahrni.

4. Wasserbaupolizei. Gestützt auf die §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden vom Regierungsrat genehmigt: 9 Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentlicher Aufsicht stehender Gewässer, 1 Kanalisationsleitung, 2 Badanlagen und 1 Schiffspassanlage.

Die Baudirektion bewilligte 10 Abwasserleitungen, 2 Niederspannungsleitungen, 1 Gasanlage und 1 Pritschenanlage.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse haben sich im verflossenen Jahre leider nicht gebessert. Der Energieabsatz hat zwar wieder etwas zugenommen. Bei den Bernischen Kraftwerken betrug der Energieabsatz 550,974,000 kWh gegenüber 540,057,000 kWh pro 1933, bei den Kraftwerken Oberhasli 221,650,000 kWh gegenüber 215,628,000 kWh. Die Vermehrung des Energieabsatzes betrifft aber meistens Energie zu Wärmezwecken oder Sommerenergie. Die elektrische Energieabgabe erfolgt zu Vorkriegspreisen.

Dass bei dem heutigen Stand der Dinge neue Werke nicht erstellt werden können, ist selbstverständlich. Deshalb muss auch mit der zweiten Stufe Grimsel zugewartet werden. Es ist dies sehr zu bedauern, da dieses Werk von allen heute baureifen Werken in der Schweiz die billigste Energie produzieren könnte.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Die Haupttätigkeit im Vermessungswesen geht dahin, die bestehenden Vermessungswerke zu ergänzen und durch gewissenhafte permanente Nachführung zu erhalten.

An Neuarbeiten kommen hauptsächlich die Übersichtspläne in Betracht. In diesen Arbeiten sind beachtenswerte Fortschritte zu verzeichnen. Im Jura werden diese topographischen Übersichtspläne im Massstab 1 : 10,000 gemeindeweise aufgenommen und zu Kartenblättern im Katasterplanformat zusammengestellt. Im alten Kantonsteil werden sie blattweise aufgenommen, was später die Reproduktionsarbeit bedeutend erleichtert.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Vom Bundesrat wurde eine neue Verordnung über die Grundbuchvermessungen aufgestellt (5. Januar 1934).

3. Grenzbereinigungen.

a) Schweizergrenze Bern-Frankreich. Die noch fehlenden Protokolle sind abgeliefert. Auf der Grenzstrecke Fahy-Damvant-Ocourt-Epiquerez-Soubey wurde in Verbindung mit dem französischen Delegierten eine Begehung vorgenommen, bei welchem Anlass genau bestimmt wurde, welche Ergänzungen notwendig und wo Präzisierungen der Vermarkung erforderlich sind.

Ein ausführlicher Bericht darüber liegt gegenwärtig vor den eidgenössischen und den französischen Behörden. Werden die Vorschläge der Delegierten angenommen, so können die Arbeiten in den Jahren 1935 und 1936 ausgeführt werden.

b) Kantonsgrenze Bern-Solothurn. Im Berichtsjahr hat diese Arbeit keine weitere Förderung erfahren. Sie erfordert einen grossen Kostenaufwand und das ist wohl die Hauptschwierigkeit, die den schleppenden Gang der Verhandlungen verursacht.

c) Kantonsgrenze Bern-Nidwalden. Das kurze Stück der Grenze Bern-Nidwalden, vom Graustock über den Jochpass bis zum Jochstock, wurde durch die Vertreter der beiden Kantone begangen und die Vermarkung erneuert und ergänzt. Es besteht noch eine kleine Differenz darüber, an welchem Punkt die Ob-Nidwaldnerische Grenze die Bernergrenze erreicht. Nach Erledigung dieser Differenz können die Protokolle erstellt und zur Sanktion durch die Regierungen vorgelegt werden.

d) Gemeindegrenzbereinigungen. Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen 7 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich: Courroux-Vicques, Täuffelen-Epsach, Bleienbach-Lotzwil, Münchringen-Jegenstorf, Münchringen-Kernenried, Dürrenroth-Walterswil, Täuffelen-Epsach (2. Bereinigung).

4. Grundbuchvermessung.

a) Triangulation IV. Ordnung. Die beiden Triangulationssektionen Fraubrunnen und Courtelary-Freibergen, Gruppe St. Immer, wurden beendet, von den eidgenössischen Behörden geprüft und genehmigt.

Die Berechnungen für die Triangulation im Amtsbezirk Oberhasli konnten soweit gefördert werden, dass Prüfung und Genehmigung im Frühjahr 1935 sichergestellt sind.

Die für die aero-photogrammetrischen Aufnahmen längs der Landesgrenze von Clairbief bis La Goule, im Amtsbezirk Freibergen, begonnenen Triangulationsarbeiten werden im I. Quartal 1935 zum Abschluss kommen und die Resultate für die Auswertung zur Verfügung stehen.

Die in der Sektion Bern und Umgebung durchgeführte Revision aller Triangulationspunkte wurde beendet. Die Triangulationspunkte der Sektion Niedersimmental wurden ebenfalls auf dem Felde aufgesucht und der Versicherungszustand geprüft. Die bezüglichen Nachführungsarbeiten in den Versicherungsprotokollen werden im Frühjahr 1935 fertiggestellt sein.

An 102 Triangulationspunkten, die in verschiedenen Sektionen liegen, mussten Nachführungsarbeiten vorgenommen werden.

Im Bödeli, zwischen Brienzer- und Thunersee, wurde eine kleine Triangulation als erster Teil einer Sektion abgesteckt. Sie soll der Vermessung des ersten Loses der Gemeinde Unterseen als Grundlage dienen. Die Messungen und Berechnungen werden im Jahre 1935 durchgeführt.

b) **Kantonale Nivellemente.** Als Höhengrundlage für den nordwestlichen Teil der Triangulationssektion Freibergen-Courtelary wurden folgende neue Züge einnivelliert: Biaufond-La Bouège-La Goule-Goumois-Moulin Jeannotat-Soubey; Les Bois-La Bouège; Le Noirmont-La Goule; Saignelégier-Les Pommerats-Goumois; Les Pommerats-Moulin Jeannotat; Les Pommerats-Les Enfers. Bei dieser Gelegenheit wurde auch eine Anzahl Nivellementsbolzen, dessen Höhen als Grundlagen für die Wasserversorgung der Freiberge dienen, versichert und einnivelliert.

Für die Höhengrundlage der Triangulationssektion Fraubrunnen wurden noch folgende Züge mit Bolzen versichert und einnivelliert: Ortschwaben-Kirchlindach-Zollikofen; Münchenbuchsee-Iffwil-Mülchi; Schönbühl-Urtenen-Mattstetten; Bätterkinden-Kräiligen.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat und hierauf von den eidgenössischen Behörden wurden die Neuvermessungen von Rüschegg (III. Sektion) und Pohlern (II. Sektion) genehmigt.

Es wurden Kostenvoranschläge für die Vermessungen von Därstetten (Berggebiet), Oberwil (Berggebiet), Utzenstorf und Les Genevez (Dorfgebiet) aufgestellt.

Für die photogrammetrischen Vermessungen der Berggebiete von Därstetten und Oberwil ist der Vertrag abgeschlossen worden.

Im Berichtsjahre waren folgende Grundbuchvermessungen in Arbeit: Zauggenried, Langenthal III, Bern VI, Thun II, Unterseen I, Därstetten (Talgebiet), Bure I, Coeuve (Dorfgebiet).

d) **Übersichtspläne.** Auf Ende 1934 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 109 Gemeinden mit	1030 km²
Im alten Kantonsteil über	534 km²
Im ganzen über	1564 km²
In Arbeit sind:	
Im Jura 15 Gemeinden	171 km²
Im alten Kantonsteil.	469 km²
Total in Arbeit	640 km²

e) **Güterzusammenlegungen.** Die Güterzusammenlegungen Utzenstorf, Bargen-Kallnach und Grafenried wurden weitergeführt.

In der Gemeinde Lyss ist ebenfalls ein solches Unternehmen in Arbeit genommen worden.

f) **Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Im Berichtsjahre ist nur die Umarbeitung des Vermessungswerkes der Gemeinde Rümligen beendigt worden, so dass nun von den 306 bestehenden, als Grundbuchvermessung anerkannten Vermessungswerken des alten Kantonsteiles 289 mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehen. Bei 10 Operaten ist die Umarbeitung im Gang.

Von den im neuen Kantonsteil in Ausführung stehenden Ergänzungen der Vermessungswerke von 45 Gemeinden sind keine zum Abschlusse gekommen. Es ist aber zu erwarten, dass in nächster Zeit wieder einige dieser Operate den kantonalen und eidgenössischen Behörden zur Genehmigung und Anerkennung vorgelegt werden können.

Die Durchführung der Vermarkungsrevisionen ist nur in wenigen Gemeinden fortgesetzt worden, die andern haben diese Arbeit zufolge der Wirtschaftskrise in diesem Jahre ausfallen lassen.

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

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1934.	Fr. 595,844. 25
Im Berichtsjahr wurden neue Vorschüsse ausgerichtet für	» 373,650. 20
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1934 die Summe von.	» 339,623. —
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 629,871. 45

h) **Bundesbeiträge.** Die im Jahre 1934 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung . . .	Fr. 62,574. 65
» Neuvermessungsarbeiten	» 515. 50
» Ergänzungsarbeiten	» 241. 10
» topographische Übersichtspläne .	» 53,746. 90
» Nachführung bestehender Vermessungswerke	» 54,244. 25
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 171,322. 40

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1934.

Budgetrubrik X a	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	195,070	—	185,298	50	—	—	9,771	50
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	194,615	—	179,681	35	—	—	14,933	65
C. Staatsgebäude, Unterhalt	547,500	—	557,181	30	*9,681	30	—	—
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	490,000	—	489,898	05	—	—	101	95
E. Strassenunterhalt	3,352,300	—	3,247,800	62	—	—	104,499	38
F. Strassenbauten und Korrektionen .	225,000	—	225,000	—	—	—	—	—
G. Wasserbauten	729,000	—	728,989	36	—	—	10	64
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	41,405	—	38,861	70	—	—	2,543	30
I. Vermessungswesen	125,255	—	121,369	75	—	—	3,885	25
Total	5,900,145	—	5,774,080	63	9,681	30	135,745	67
					Minderausgaben		126,064	37

Die Minderausgaben wurden verursacht durch den mit Dekret vom 23. November 1933 vom Grossen Rat beschlossenen Lohnabbau.

* Bedingt durch: Regierungsratsbeschluss vom 11. September 1933; Unterseen, Kirchenchorabtretung. Regierungsratsbeschluss vom 21. April 1933; Stettlen, Pfrundloskauf.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	201,016	25	12,331	58	188,684	67
Automobilsteuer	4,000,000	—	4,069,190	41	251,320	85 [1])	3,817,869	56
Benzinzollertrag	1,400,000	—	1,590,991	30	104,291	65 [2])	1,486,699	65
Ausserordentliche Strassenarbeiten								
a) Spezialkredit Fr. 5,000,000 (Anleihen 1931)	107,536	—	97,126	50	8,102	80 [3])	89,023	70
b) Spezialkredit Fr. 420,000 (Anleihen 1933)	—	—	681,201	90	283,366	—	397,835	90
c) Spezialkredit Fr. 330,000 (Anleihen 1933)	—	—	98,510	—	32,050	—	66,460	—
Juragewässerkorrektion.	75,000	—	131,619	13	4,343	30 [4])	127,275	83
					Total		6,173,399	31

[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.)

Während die weltwirtschaftliche Beobachtung in der Lage ist, für das Berichtsjahr eine internationale Erholung der Warenerzeugung zu melden, müssen wir leider feststellen, dass das Jahr 1934 unserem Lande lediglich eine Verschärfung der Wirtschaftskrise gebracht hat. Die Voraussetzungen für eine wesentliche Erholung des Verkehrs unseres Landes waren somit gering, trotzdem das II. Semester des Jahres 1933 deutliche Besserungsanzeichen aufgewiesen und für das Berichtsjahr eine gewisse Erholung versprochen hatte. Die schwache Besserung vermochte sich in der Folge nur bei der Lötschbergbahn und auch hier nur zufolge eines periodischen Aufschwunges im Kohlentransitverkehr zu behaupten. Es ist selbstverständlich, dass unter den obwaltenden Umständen sämtliche Dekretsbahnen auf grösste Sparsamkeit und tunlichste Beschränkung der Personal- und Sachausgaben bedacht waren.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen bernischen Privatbahnen belaufen sich auf rund Fr. 27,592,000 (Fr. 27,760,000), sind also im Vergleich zum Vorjahr um rund Fr. 168,000 gesunken. Dieser Rückgang ist zahlenmässig sehr gering und bringt wohl eher eine Stagnation als eine nennenswerte Verschlechterung zum Ausdruck. Während die Lötschbergbahn, inklusive Schiffsbetrieb, eine Einnahmenvermehrung von rund Fr. 87,000 aufweist, ergibt sich für die übrigen normalspurigen Dekretsbahnen ein Einnahmenrückgang von rund Fr. 249,000. Auch bei den Schmalspurbahnen liegt ein Einnahmenrückgang in der Höhe von rund Fr. 106,000 vor. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 23,107,000 (Fr. 23,435,000). Es ist somit möglich geworden, Einsparungen in der Höhe von Fr. 328,000 zu verwirklichen, was um so beachtenswerter ist, als schon das Vorjahr eine Ausgabensenkung um Fr. 634,000 gebracht hatte. Damit sind nun im Verlaufe der drei letzten Betriebsjahre Ausgabeneinsparungen im Betrage von rund 2½ Millionen Franken verwirklicht worden. An der Ausgabensenkung sind beide Bahnkategorien beteiligt. Für das Berichtsjahr resultiert somit ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 83,7 % (84,4 %).

Der im Berichtsjahr erzielte Betriebseinnahmenüberschuss von Fr. 4,485,000 (Fr. 4,325,000) ist somit um Fr. 160,000 höher als der letztjährige und bringt eine Verbesserung zum Ausdruck, die wie bereits gesagt, nur der Betriebsausgabensenkung zu verdanken ist.

Die nachfolgenden 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
1934	12,020,000	10,156,000	1,864,000

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
1934	9,760,000	7,728,000	2,032,000

c) Schmalspurbahnen.

1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
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
1934	5,812,000	5,223,000	589,000

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
1934	27,592,000	23,107,000	4,485,000

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	1934	83,7

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 %
1934	0,96 %

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	1,50 %
1932	0,70 %
1933	0,60 %

(Die Berechnungen pro 1934 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben).

Fusionen waren im Berichtsjahr nicht möglich.

Der **Ausbau der Betriebsgemeinschaften** wurde im Berichtsjahr zum Gegenstand neuer einlässlicher Überlegungen gemacht; gewisse weitere Konzentrationsmöglichkeiten zeichnen sich für eine nicht allzuferne Zukunft ab. Die Einbeziehung der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn in die Betriebsgruppe der Saignelégier-Glovelier-Bahn kann nicht endgültig behandelt werden, bevor — für beide Bahnen — die Finanzmittel zur technischen Betriebsaufrechterhaltung gewährleistet sind. Diese Betriebssicherstellung bietet nun aber ganz besondere Schwierigkeiten, weil die

Krisenhilfe gemäss Bundesbeschluss vom 13. April 1933 zufolge der ablehnenden Haltung des Regierungsrates bis jetzt nicht zur Anwendung gelangen konnte.

Die **Bundesbahn- und Privatbahnsanierung** sind nach der mehrheitlichen Auffassung der schweizerischen Öffentlichkeit ein untrennbares Gesamtproblem. Die Herbeiführung dieser Erkenntnis darf vorab als Erfolg der bernischen eisenbahnpolitischen Bemühungen angesehen werden. Die Initiative zur Schaffung einer Interessengemeinschaft zwischen den Privatbahn-Kantonen hat bereits Früchte gezeitigt.

Die **Entlastung des Staates Bern** auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, wie sie in der Eingabe vom 18. August 1933 an den Bundesrat verlangt wurde, vermochte noch nicht praktische Form anzunehmen. Der Zusammenhang dieser Frage mit dem gesamten Eisenbahn- und Finanzproblem unseres Landes bedingt eine entsprechend gründliche Abklärung. Von den im übrigen hängigen

Finanzsanierungen bernischer Dekretsbahnen konnte im Berichtsjahr nur diejenige der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn durch Beschluss des Grossen Rates zum Abschluss gebracht werden.

Das Verhältnis von **Eisenbahn und Automobil** hat im Berichtsjahr keine grundlegende Änderungen erfahren. Der Entwurf zu einem Verkehrsteilungsgesetz — über den wir uns schon im letztjährigen Bericht äusserten — passierte die eidgenössischen Räte, doch hatte die Referendumsbewegung kurz vor Neujahr Erfolg; die Volksabstimmung fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Die Camionnage- und Asto-Dienste der SESA (Schweizerische Express AG.) erfuhren in 1934 eine weitere Ausdehnung. Dekretsbahnbenachteiligungen durch den Asto-Dienst sind bis jetzt unterblieben.

Vom 25. bis 27. Mai fand in Bern der II. **Schweizerische Verkehrskongress** statt, der durch einen interessanten Vortragszyklus die Bedeutung des Fremdenverkehrs für unser Land und die Notwendigkeit einer planvollen nationalen Verkehrspolitik hervorhob. Die Vorbereitung und Durchführung dieses Kongresses erfolgte unter unserer Leitung.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1934.

Gesellschaft	1934 Einnahmen	1934 Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	1934 Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	9,177,000	7,059,000	+ 2,118,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	583,000	669,000	— 86,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	401,000	238,000	+ 163,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	569,000	455,000	+ 114,000
Bern-Neuenburg-Bahn	1,957,000	1,765,000	+ 192,000
Gürbetalbahn	1,511,000	1,122,000	+ 389,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	555,000	464,000	+ 91,000
Burgdorf-Thun-Bahn	1,850,000	1,579,000	+ 271,000
Emmentalbahn	1,944,000	1,564,000	+ 380,000
Solothurn-Münster-Bahn	656,000	507,000	+ 149,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	715,000	607,000	+ 108,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	544,000	523,000	+ 21,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	331,000	363,000	— 32,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	548,000	486,000	+ 62,000
Sensetalbahn	142,000	157,000	— 15,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	155,000	171,000	— 16,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	142,000	155,000	— 13,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	819,000	695,000	+ 124,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,458,000	1,413,000	+ 45,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	384,000	346,000	+ 38,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	748,000	570,000	+ 178,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,328,000	1,066,000	+ 262,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	201,000	216,000	— 15,000
Langenthal-Jura-Bahn	138,000	136,000	+ 2,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	106,000	112,000	— 6,000
Biel-Meinisberg-Bahn	35,000	46,000	— 11,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	219,000	221,000	— 2,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	190,000	192,000	— 2,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	186,000	210,000	— 24,000
Total	27,592,000	23,107,000	+ 4,485,000
Ergebnis 1933	27,760,000	23,435,000	+ 4,325,000
Ergebnis 1932	28,305,000	24,069,000	+ 4,236,000

Die **Verkehrswerbung** wurde nicht nur durch den Verkehrskongress gefördert, sondern auch in bisheriger ordentlicher Weise durch die finanziellen Zuwendungen an die Verkehrsvereine und unsere Mitarbeit in denselben unterstützt. Da der Staat nicht in der Lage ist, für die Verkehrswerbung ausreichende Geldmittel zur Verfügung zu stellen, waren wir doppelt froh über den sehr guten Verlauf der in den Grundzügen von uns entworfenen und von einer Genossenschaft durchgeführten **I. SEVA-Lotterie** für Seeschutz, Verkehrswerbung und Arbeitsbeschaffung. Diese Lotterie vermochte rund Fr. 220,000 allein nur für die Verkehrswerbung zur Verfügung zu stellen; die Nutzniesser hatten die zusätzlichen Mittel auf zwei Budgetperioden zu verteilen und Verwendungsvorschläge zur Genehmigung vorzulegen.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden trotz der allenthalben bestehenden Budgeteinschränkung auch im Berichtsjahr durchgeführt.

Die **Beseitigung von Niveauübergängen** machte ebenfalls Fortschritte. Die Umbauarbeiten in Liesberg und Reconvilier, welche der Beseitigung von drei Übergängen dienten, konnten zu Ende geführt werden.

Die **Bundesbahnelektrifizierung** verzeichnete zwei für unseren Kanton denkwürdige Daten zufolge des im Juli bzw. August erfolgten Traktionswechsels auf den Linien Biel-La Chaux-de-Fonds und Bern-Langnau-Luzern. Der Umbau der letzten jurassischen S. B. B.-Teilstrecke Moutier-Sonceboz befindet sich in Vorbereitung.

Bezüglich der Brünig-Linie können die Verhältnisse noch nicht als abgeklärt gelten. Im Meinungsstreite stehen sich zwei technische Lösungsmöglichkeiten gegenüber, und die Frage lautet: «Elektrifizierung der vorhandenen Schmalspurbahn oder Elektrifizierung unter gleichzeitiger Normalisierung?» Beide technische Gesichtspunkte erheischen auch noch die Lösung der finanziellen Problemseite.

Die von uns seit bald 10 Jahren unablässig befürwortete Schaffung des **Leichtverkehrs** und insbesondere des schnellen Leichtverkehrs hat im Berichtsjahr einen kräftigen Fortschritt erfahren. Sowohl die Bundesbahnen als auch die Lötschbergbahngruppe haben eine beschränkte Anzahl Versuchswagen in Auftrag gegeben, deren Inbetriebsetzung jedoch nicht mehr im Berichtsjahr möglich war.

Die grossen **S. B. B.-Bahnhofneubauten** von Bern und Burgdorf haben unter dem Drucke der finanziellen Schwierigkeiten leider nicht den erhofften praktischen Fortschritt genommen. Wohl wurde der Bau des Güterbahnhofes Weiermannshaus beendigt, allein die Verlegung der Zufahrtslinie Wyler-Hauptbahnhof, als noch wichtigeres Sanierungs- und Arbeitsbeschaffungsobjekt, konnte noch nicht in Angriff genommen werden, weil die Verhandlungen über die Finanzierung nicht zum Abschluss kamen.

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
1934	321,3

Im Berichtsjahr erlitten die Transporteinnahmen somit eine Verminderung um rund 2,9 Millionen Franken, wovon 2 Millionen Franken auf den Personenverkehr und Fr. 900,000 auf die übrigen Verkehrskategorien entfallen. Immerhin ist bezeichnend, dass der Güterverkehr mengenmässig trotzdem um 1,3 % zugenommen hat. Die Betriebsrechnung verzeigt bei rund 334 Millionen Franken Betriebseinnahmen und rund 248 Millionen Franken Betriebsausgaben einen Überschuss der Betriebseinnahmen von 86 Millionen Franken gegenüber nur 77 Millionen Franken im Vorjahr. Leider reicht auch diese Verbesserung des Einnahmenüberschusses nicht aus, um einer weiteren Verschlechterung des Abschlusses der Gewinn- und Verlustrechnung vorzubeugen. Letztere Rechnung schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von rund 43 Millionen Franken ab.

2. Schiffahrt.

Die Kontrolle der nicht nach Bundesgesetz 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 Berichtsjahre beibehalten.

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. 5000 (Fr. 8000) als Subvention für den internationalen Radiallinienverkehr gewährt. Trotz eines ganz minimen Rückganges der Flugleistungen verzeichnet die «Alpar» sowohl im Linienverkehr als auch im allgemeinen Flugbetrieb eine teils ganz beträchtliche Steigerung der Nutzleistungen. Trotzdem der Flugverkehr ständig an Popularität gewinnt, reicht sein wirtschaftliches Ergebnis aber bei weitem nicht aus, um die Selbsterhaltung zu gewährleisten.

B. Fahrpläne.

Mehr noch als im Vorjahre stund das offizielle Fahrplanbereinigungsverfahren unter dem Einflusse der Krisenwirkungen und dem Gebote, äusserste Vorsicht walten zu lassen in bezug auf die Anordnung neuer Fahrleistungen. Trotz dieser Sachlage kam schliesslich manche Fahrplanverbesserung zustande. Wir vertraten 96 Abänderungs- und Ergänzungsbegehren und erzielten eine ganze Reihe wichtiger Verbesserungen.

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

C. Eisenbahnen im Betrieb.

Die Sparnotwendigkeit zwingt uns wiederum, den Verwaltungsbericht zu kürzen und uns zu beschränken auf eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in der vorstehenden Übersichtstabelle (S. 180). 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 1934 wurden zuhanden der Bundesbehörden folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Keine.

b) Provisorische Konzessionen.

Kraftwagenkonzession Adelboden-Bergläger.
» Interlaken-Wilderswil (Winterbetrieb).
» Krauchthal-Bolligen/Station.
» Saanenmöser-Hornberg (Winterbetrieb).
» Beatenberg-Waldegg (Winterbetrieb).

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession Biel-Flugplatz Bözingen.
» Langnau und Umgebung.

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession Stadtomnibus Bern.
» Plaffeien-Sangernboden.
» Thun-Dürrenast.
» Wiedlisbach-Farnern.

e) Fristverlängerungen.

Keine.

f) Konzessionsablehnungen.

Kraftwagenkonzession Bremgarten-Bern (via Tiefenaustrasse).

g) Erloschene Konzessionen.

Keine.

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 184 Aufschluss. Wir fügen folgende summarische Erläuterungen bei:

Die Rubrik 2 «Eisenbahnsubventionen» weist als Zunahme zunächst die Restauszahlung der Elektrifikationskapitalien der Emmentalbahngruppe auf; die neue Gesamtbeteiligung verschwindet alsdann gänzlich aus der Vorschussrechnung zufolge des Übertrages auf die Eisenbahnkapitalrubrik.

Die Rubrik 3 «Vorschüsse an Bahnen» erfährt eine Zunahme aus Zinsbelastungen und aus dem Vorschuss, den der Staat Bern aus seiner Zinsgarantieverpflichtung zugunsten des 42-Millionen-Anleihens II. Hypothek Frutigen-Brig der Lötschbergbahn leisten musste. In der Rubrik 4, «Hilfeleistung an Bahnen», findet sich die nachschüssige Restzahlung an die Saignelégier-Glovelier-Bahn, Defizitdeckungsbetrag pro 1933. Bei der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn und der Langenthal-Huttwil-Bahn handelt es sich um Zins- und Amortisationsleistungen auf den bestehenden Hilfeleistungsdarlehen. Zu weiteren Bemerkungen gibt 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	538	535	236	520	1829
Ruderboote mit Aussenbordmotor	225	81	21	42	369
Motorboote	78	58	3	6	145
Schwertkielboote	17	70	4	1	92
Schwertkielboote mit Aussenbordmotor	1	12	—	—	13
Kielyachten	1	16	—	—	17
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	4*)	3	2	48	57
Fähren	—	—	—	12	12
Total 1934	864	775	266	629	2534
Total 1933	869	731	265	602	2407
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 55	+ 44	+ 1	+ 27	+127

*) 2 mit Anhängemotor.

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

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 36 neue Patente ausgestellt und 22 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1934 auf 224 Patente (gegenüber 210 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:

Gebührenmarken	Fr. 10,846. —	
Stempelmarken	» 198. 30	
Reglemente	» 178. —	
Nummernschilder	» —. —	
		Fr. 11,222. 30
Ausgaben		» 6,725. 20
Überschuss (1933: Fr. 3,769.25) . .		Fr. 4,497. 10

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1934.

Budgetrubrik X *b*	Budget-kredit	Rein-ausgaben	Mehr-ausgaben	Minder-ausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schiff-fahrtswesen	116,054	110,627.30	—. —	5426.70
		Minderausgaben		5426.70

Bern, den 6. Juli 1935.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 30. Juli 1935.

Begl. Der Staatsschreiber i. V.: **Hubert.**

Vorschussrechnung.

Spezialrechnung	Stand am 1. Januar 1934		Neue Vorschüsse pro 1934		Amortisationen pro 1934		Stand am 31. Dez. 1934	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Eisenbahnprojektstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Burgdorf-Thun-Bahn, Elektrifikation	480,000	—	120,000	—	600,000	—	—	—
Emmental-Bahn, Elektrifikation	601,600	—	150,400	—	752,000	—	—	—
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
Solothurn-Münster-Bahn, Elektrifikationsdarlehen	205,268	50	8,210	75	213,479	25	—	—
Total	1,446,868	50	278,610	75	1,565,479	25	160,000	—
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	422,082	55	21,104	10	—	—	443,186	65
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	11,600	—	2,900	—	—	—	14,500	—
» »	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	34,252	60	1,883	85	—	—	36,136	45
» » » Kupferlieferung	35,709	15	2,142	55	—	—	37,851	70
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	17,550,860	12	1,680,000	—	—	—	19,230,860	12
Total	18,456,288	11	1,708,030	50	—	—	20,164,318	61
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	178,657	05	2,500	—	—	—	181,157	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	34,121	30	2,616	65	3,092	—	33,645	95
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	8,951	05	355	70	587	70	8,719	05
Total	247,079	40	5,472	35	3,679	70	248,872	05
5. Subventionen an Bahnbauten	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Oberaargauische Automobilkurse	10,964	10	328	90	—	—	11,293	—
Total	10,964	10	328	90	—	—	11,293	—

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1934.

(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	Buchwer
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr
	I. Normalspurbahnen.									
1	Emmentalbahn	—	—	—						
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	5,880,500	5,500,000	1,410,108	12,790,608	1,542,000	1,542,000
	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	89,063	615,786	1,956,849	419,500	419,500
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. II. 1893	9. V. 1895	1,837,000	250,000	—	2,087,000	160,000	160,000
4	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	1,000,000	2,497,900	22,674	3,520,574	849,560	799,540
5	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	4,133,350	4,500,000	259,580	8,892,930	2,109,559	2,109,300
6	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	21. XI. 1898	13. VII. 1901	566,200	968,400	47,604	1,582,204	171,800	171,800
	Verlängerung Bonfol-Grenze	5. X. 1905	26. V. 1908	1. XI. 1910						
7	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	3,680,000	15,138,223	161,869	18,980,092	2,262,000	2,262,000
8	Gürbetalbahn	17. IV. 1891	17. V. 1899 27. II. 1901	14. VIII. 1901 1. XI. 1902	2,770,000	6,294,835	1,646,320	10,711,155	1,725,000	1,724,761
9	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	2,803,500	4,946,813	22,625	7,772,938	2,184,700	2,184,700
10	Saignelégier-Glovelier	26. III. 1897 29. III. 1901	9. X. 1907	21. V. 1904	1,100,000	676,244	54,450	1,830,694	500,000	500,000
11	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	668,280	780,600	65,570	1,514,450	484,320	484,320
12	Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898	3,175,000	585,846	192,815	3,953,661	64,500	64,500
	Murten-Ins	30. V. 1892		23. VII. 1903						
13	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	1,730,000	2,836,324	979,276	5,545,600	980,000	980,000
14	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	3,330,600	3,927,960	161,865	7,420,425	476,400	476,400
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301,850	640,853	1,630	1,944,333	795,825	795,825
16	Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inkl. Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee)	Einheitskonzession (21. VI. 1913)	27. VI. 1906 (13. III. 1899) —	15. VII. 1913 (1. VI. 1893) 15. V. 1836	59,783,500	119,665,903	7,819,686	187,269,089	23,839,000	13,982,481
				Total	95,011,780	169,298,964	13,461,858	277,772,602	38,564,095	28,657,127
	II. Schmalspurbahnen.									
1	Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont	23. XII. 1881	31. I. 1883	16. VIII. 1884	2,070,000	80,000	59,768	2,209,768	1,108,000	1,008,000
	Elektrifikation Tramelan-Tavannes	—	3. XII. 1913	16. XII. 1913						
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	1,425,000	325,000	58,783	1,808,783	352,000	350,200
3	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	1. X. 1927	20. IX. 1897 26. II. 1908	21. X. 1898	2,237,950	1,662,600	265,824	4,166,374	1,238,560	1,238,560
4	Montreux-Berner Oberland	16. IV. 1898	24. II. 1903	17. XII. 1901	7,903,650	10,776,000	585,322	19,264,972	1,500,000	1,500,000
	Zweisimmen-Lenk	30. III. 1906	29. III. 1909	8. VI. 1911						
5	Langenthal-Jura	30. III. 1906	29. XI. 1905	26. X. 1907	942,000	400,000	33,997	1,375,997	463,500	463,500
6	Mett-Meinisberg	22. XII. 1909	24. IV. 1912	29. XII. 1913	694,400	45,000	102,814	842,214	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	227,438	3,482,338	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	336,686	8,096,186	2,094,000	2,094,000
9	Solothurn-Niederbipp	20. XII. 1913	26. V. 1913	9. I. 1918	1,872,000	617,600	515,157	3,004,757	402,500	402,500
10	Langenthal-Melchnau	12. III. 1912	26. V. 1913	6. X. 1917	987,000	300,000	372,758	1,659,758	567,500	567,500
11	Steffisburg-Thun-Interlaken	19. XII. 1905	19. IX. 1916	10. X. 1913	1,280,000	1,700,000	406,026	3,386,026	163,000	161,500
				Total	25,658,500	20,674,100	2,964,573	49,297,173	9,229,940	9,126,640
				Gesamttotal	120,670,280	189,973,064	16,426,431	327,069,775	47,794,035	37,783,767