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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1935)

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

Autor: Bösiger, W. / Guggisberg, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417159

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 09.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1935.

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

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Den Grundsatz, dass Arbeitsbeschaffung das vornehmste Mittel zur Bekämpfung der andauernden Arbeitskrise ist, hat die Baudirektion bereits mehrfach bekanntgegeben. Wir haben im Berichtsjahr die erfreuliche Erfahrung machen können, dass, gemessen am Rufe nach Arbeitsbeschaffung, die Gemeinden in weitgehendem Masse unseren Überlegungen folgen. Leider konnten der fehlenden Mittel wegen lange nicht alle Begehren befriedigt werden. Durch Beratungen und Aufteilung der Arbeiten in mehrere Etappen wurde aber doch mancherorts willkommener Verdienst in erwerbs- und verdienstlose Familien weiter Schichten unseres Volkes hineingetragen. Die Ausführung mehrerer Objekte konnte nur dank der entgegenkommenden Finanzierung der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung und des kantonalen Arbeitsamtes ermöglicht werden. Ferner werden zu Arbeitsbeschaffungszwecken für die kommende Zeit auch erhebliche Mittel der erfolgreich abgeschlossenen II. *Seva*-Lotterie bereitstehen. Über die bedeutenderen Bauobjekte berichten wir in den einschlägigen Abschnitten.

Veranlasst durch den drückenden Arbeitsmangel in den technischen Berufsarten beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion mit Beschluss vom 26. November 1935 mit der Organisation und Durchführung eines sogenannten «Technischen Arbeitsdienstes». Er hat am 2. Dezember 1935 seine Tätigkeit aufgenommen und beschäftigt im Durchschnitt 30—35 stellenlose Techniker. Das Arbeitsfeld bewegt sich auf Gebieten, die den freierwerbenden technischen Berufsarten nicht Konkurrenz bringen; es handelt sich um zusätzliche oder vorbereitende Arbeiten zur Arbeitsbeschaffung. Die Entlöhnung ist derart, dass einer der Hauptzwecke im technischen Arbeitsdienst in der Stellenvermittlung beruht. Die Finanzierung erfolgt durch Bund, Kanton und Gemeinden je zu einem Drittel. Mit dem Einführungsbeschluss hat der Regierungsrat aus den Arbeitsbeschaffungskrediten der Direktion des Innern Fr. 50,000 bewilligt. Die Dauer des Dienstes erstreckt sich vorläufig auf ca. 14 Monate.

Die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit sowie die Arbeiten im Vermessungswesen bewegten sich im Rahmen der Budgetkredite in normaler Weise. Bemerkenswerte Unwetterschäden sind glücklicherweise keine zu verzeichnen.

Am 20. März 1935 konnte den Bundesbehörden das Projekt für die Wasserversorgung der Freiberge eingereicht werden. Aus Gründen der Landesverteidigung

verlangten die zuständigen Stellen des Bundes die Aufgabe der Theusseretquelle und liessen auf ihre Kosten durch Geologen und Ingenieure eine Wasserentnahmestelle im St. Immertal untersuchen. Den beteiligten Gemeinden der Freiberge konnte diese veränderte Sachlage mit den Forderungen des Bundes im Herbst 1935 unterbreitet werden. Noch vor Jahresschluss wurden die Vorarbeiten so weit gefördert, dass dem Regierungsrate das Gesuch zur Wasserentnahme aus dem St. Immertale im Auftrage des zu gründenden Gemeindeverbandes vorgelegt werden konnte.

Über unsere Tätigkeit in der Förderung der Bestrebungen über Natur- und Heimatschutz berichten wir im Abschnitt über das Hochbauwesen.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1935 betrug *ohne* Spezialrubriken:

Irrenanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds an Reinausgaben:

Budget	Fr.	5,640,215.—
Die Rechnung beträgt	»	5,700,763.88
Mehrleistungen	Fr.	60,548.88

Die Mehrleistungen rühren zur Hauptsache von den Pfrundloskäufen her.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Rohausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten . . .	Fr.	452,898.20
2. Automobilsteuer	»	4,165,064.97
3. Benzinzollanteil	»	1,759,293.10
4. Spezialkredit für Strassenarbeiten von Fr. 5,000,000 gemäss Volksbeschluss von 1931 . . .	»	18,018.25
5. Spezialkredit aus dem 24 Millionen-Anleihen 1933 (Strassenbauanteil)	»	110,650.55
6. Spezialkredit aus dem 24 Millionen-Anleihen 1933 (Wasserbauanteil)	»	177,983.55
7. Juragewässerkorrektion	»	52,111.35
	Fr.	6,736,019.97
Auf Budgetkrediten und Spezialrubriken wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt .	Fr.	12,436,783.85

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

Wie in andern Jahren beanspruchten neben der Bautätigkeit grossen Zeitaufwand zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiete der Hochbau-, Strassenbau- und Wasserbaupolizei und des Wasserrechtswesens sowie die verschiedenen zu begutachtenden Reglemente und Alignementspläne. Gross war auch die Zahl der Mitberichte an andere Direktionen.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonales fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,690,018.05 in Rechnung, für welche Fr. 32,702.85 für Betriebsunfälle und Fr. 18,411.35 für Nichtbetriebsunfälle, zusammen Fr. 51,114.20 Prämien bezahlt werden mussten. Die Betriebsprämien blieben unverändert gegenüber dem Vorjahre, dagegen wurde der Ansatz der Nichtbetriebsunfallprämien von 6 auf 7 ‰ bzw. von 4 auf 5 ‰ erhöht. Für das nicht voll beschäftigte Wegmeisterpersonal der II. bis VI. Klasse wurde mit der SUVAL gegen einen bescheidenen Prämienzusatz eine Vereinbarung zur Fortführung der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle nach Art. 62 des Gesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung getroffen, nach welcher dasselbe auch während des Arbeitsunterbruches versichert ist. Diese Versicherung ist auf 1. Juli in Kraft getreten.

Die Leistungen der Anstalt betrugen mit Inbegriff der Renten, aber ohne Arzt- und Apothekerkosten, Fr. 41,451.20.

Der Unfallverhütung wird im Benehmen mit der Anstalt alle Aufmerksamkeit geschenkt, um die Zahl der Unfälle möglichst zu reduzieren und damit eine Erhöhung des Prämienansatzes zu verhüten.

Von den insgesamt 4025 betragenden Krankentagen entfallen 1028 auf Unfalltage.

Beamtenpersonal. Am 20. Februar verschied nach kurzem Krankenlager im Alter von 66 Jahren Kantonsoberingenieur Fr. E. Trechsel. Nach langjährigem Aufenthalt im Auslande und nach erfolgreicher Tätigkeit in der Schweiz wurde der Verstorbene 1916 als Nachfolger von Kantonsoberingenieur Aebi vom Regierungsrate des Kantons Bern gewählt. Kantonsoberingenieur Trechsel hat während nahezu 20 Jahren mit grosser Sachkenntnis und erfüllt von einem ausgesprochenen Pflichtbewusstsein dem Kanton in der Periode des Aufschwunges des neuzeitlichen Strassenbaues wertvolle und treueste Dienste geleistet. Hiefür sei ihm auch an dieser Stelle der beste Dank und hohe Anerkennung ausgesprochen.

Als Nachfolger wurde am 30. April mit Amtsantritt auf 1. Juni vom Regierungsrat gewählt: Ingenieur Albert von Steiger von Bern, früher Kreisoberingenieur II und seither bei einer internationalen Strassenbauunternehmung des Auslandes tätig.

An die Stelle des zum Adjunkten des Kantonsbaumeisters gewählten Architekten H. Türler wählte der Regierungsrat des Kantons Bern Architekt B. von Rodt von Bern als Architekt des Hochbauamtes.

B. Gesetzgebung.

Die Arbeiten für die Revision des **Wasserbau- und Wasserrechtsgesetzes** nahmen ihren Fortgang.

Ebenso wurden die Vorarbeiten für die Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz vom 14. Oktober 1934 an die Hand genommen. Das gleiche gilt für das Dekret betreffend die Grundeigentümerbeiträge.

C. Hochbau.

Entsprechend der infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse sich verschlechternden Lage in der privaten Bautätigkeit war es dem Staate vorbehalten, im Berichtsjahre besonders mit Aufgaben zur Arbeitsbeschaffung im Rahmen des Möglichen hervorzutreten. So ist denn für 1935 im staatlichen Hochbau, wenn auch nicht eine vermehrte Bautätigkeit, so doch eine Bereitstellung von Aufgaben und finanziellen Mitteln festzustellen. Die Aus-

gabenrechnung für staatliche Hochbauten ist im Berichtsjahr gegenüber 1934 einschliesslich der Amortisationsquoten für kommende Bauaufgaben um rund Fr. 200,000 auf total Fr. 1,426,668.20 gestiegen.

Als Vorarbeiten für die Bereitstellung weiterer dringender Bauten kommen in Betracht: Die Erweiterung des kantonalen Frauenspitales in Bern, der Umbau des Amthauses Schlosswil, die Erneuerung der Heizanlage im Technikum Burgdorf. Sie sind durch Grossrats- und Volksbeschlüsse genehmigt worden.

Im einzelnen verteilen sich die Aufwendungen folgendermassen:

1. Unterhaltsarbeiten an Staatsgebäuden, Rubriken X. a. C. 1—6	Fr.	583,770.20
2. Neubauten, Rubrik X. a. D. 1. .	»	389,999.80
3. Neubauten der Heil- und Pflegeanstalten, Rubrik X. a. D. 2 . .	»	452,898.20
Total	Fr.	1,426,668.20

1. Der Kredit für Unterhaltsarbeiten, Rubriken X. a. C. 1—6, verteilt sich: Für

Amtshäuser, Gerichtsgebäude, Gefängnisse	Fr.	127,339.—
Straf- und Erziehungsanstalten . .	»	30,960.—
Heil- und Pflegeanstalten.	»	65,077.35
Universitätsinstitute und Kliniken.	»	47,302.—
Militäranstalten	»	19,000.—
Seminarien, Techniken (ohne Hochschule)	»	53,230.—
Landjägerposten, Archive und Beamtenwohnungen.	»	17,090.05
Pfarrhäuser	»	126,015.35
Kirchengebäude	»	2,300.40
Öffentliche Plätze	»	3,956.05
Wirtschaftsgebäude.	»	27,000.—
Pfrund- und Kirchenchorloskäufe .	»	64,500.—
Total	Fr.	583,770.20

Die Pfrund- und Kirchenchorloskäufe von Sumiswald, Lyss, Herzogenbuchsee und Courtelary wurden im Berichtsjahr vollzogen.

In den Pfarrhäusern Boltigen, Bürglen, Kappelen, Sutz, Melchnau, Sumiswald, Thun und Walkringen sind grössere Renovationsarbeiten ausgeführt worden.

Die Renovation der **Direktorwohnung im Lehrerinnenseminar in Delsberg,** Verbesserungen in den **Schlafsälen der Anstalt Hindelbank,** der Ausbau des **Maschinenlaboratoriums im Technikum Biel** sowie Herstellungsarbeiten im **Innern der Universität Bern** und in verschiedenen Universitäts-Instituten seien erwähnt.

2. Von den verausgabten Fr. 389,999.80 für **Neubauten und Umbauten, Rubrik X. a. D. 1,** betreffen Fr. 327,360.25 Amortisationsbeträge gemäss Grossratsbeschlüssen, für die Bauarbeiten in der Mädchenerziehungsanstalt Loveresse, der Poliklinik in Bern, der Kantonsschule in Pruntrut sowie für die beabsichtigten Bauten des kantonalen Frauenspitales in Bern, den Umbau des Amthauses in Schlosswil und für die Erneuerung der Heizung im Technikum Burgdorf.

Im weitern sind im Berichtsjahr für die Schaffung eines Turnplatzes beim Oberseminar in Bern, für eine Werkführerwohnung in Courtemelon, für die Neuerstellung von Archiven und des Gefängnisses in Courtelary sowie für Arbeiten in den Anstalten Thorberg, Tessenberg, Bellelay und Aarwangen, ferner für Studien der Ufergestaltung und des Schutzes der Landschaften am Thuner- und Brienzersee und Bielersee Fr. 62,633.80 verausgabt worden.

Der Budgetkredit für diese Arbeiten von Fr. 390,000 wurde somit voll beansprucht.

Die Arbeiten zur Aufstockung und **Neueinrichtung der Poliklinik in Bern** sind beendigt worden. Im November konnte das Gebäude dem Betrieb wieder übergeben werden. Die Baukosten belaufen sich auf einen Betrag von Fr. 315,000. Die Abrechnung erfolgt im Jahre 1936.

Der Ende 1934 begonnene Neubau zur **Erweiterung der Kantonsschule in Pruntrut** wurde als erste Etappe des Programmes für die Bauten gemäss Grossratsbeschluss vom 12. Februar 1934 erstellt. Er wird in der ersten Hälfte des Jahres 1936 bezogen werden können, worauf die Instandstellung des alten Kantonsschulflügels erfolgen kann. Ebenfalls sind während der Herbstferien in der Normalschule grössere Instandstellungsarbeiten als erster Teil eines auf mehrere Abschnitte verteilten Programmes vorgenommen worden.

3. Mit Grossratsbeschlüssen vom 12. September 1935 wurden für den Ausbau der Absonderungsabteilung sowie für die Erstellung verschiedener baulicher Einrichtungen im **kantonalen Frauenspital in Bern** Fr. 713,000 bewilligt; für den **Umbau des Amthauses Schlosswil** Fr. 250,000 und für die Erneuerung der **Heizanlagen im Technikum Burgdorf** Fr. 120,000.

Die sofortige Inangriffnahme dieser Arbeiten musste jedoch infolge fehlender Mittel einstweilen unterbleiben. Es wird deshalb im Jahre 1936 nochmals hierüber zu beschliessen sein.

Die Renovationsarbeiten im **Schloss zu Nidau** sind auch im Berichtsjahre weitergeführt worden; sie erfolgten an der südöstlichen Ringmauer sowie am Treppenaufgang zum anschliessenden Turm. Der neue Eingang mit Platzanlage in seinen Hauptteilen ist fertig erstellt.

Die auf 2 Jahre verteilten Umbau- und Erneuerungsarbeiten im **Gefängnisgebäude in Courtelary** sind nun zu Ende geführt. An das Gefängnisgebäude wurden Räume für Archive der Bezirksverwaltung angeschlossen; diese Einrichtungen entsprechen in jeder Beziehung den Anforderungen des Bezirks.

Auf Rechnung der Unterrichtsdirektion erfolgte in der **Taubstummenanstalt Münchenbuchsee** der Abbruch des südwestlichen baufälligen Anbaues am Hauptgebäude und die Herstellung der Fassade. Es wurde an Stelle des abgebrochenen Flügels eine Gartenanlage geschaffen.

Der zweite Bauabschnitt der Umbauarbeiten am **Amthaus in Münster** ist abgerechnet. Er befasste sich mit dem Umbau des alten Amthauses sowie des alten Gefängnisgebäudes. Die Baukosten belaufen sich auf Fr. 98,500. Damit sind die Bauten in Moutier abgerechnet. Die Totalkosten belaufen sich auf Fr. 348,000; der Baukredit betrug Fr. 354,820.

Über die Arbeiten in den Heil- und Pflegeanstalten, Rubrik X. a. D. 2 ist folgendes zu berichten:

Durch Beschluss des Grossen Rates vom 10. September 1934 wurde aus dem zehnjährigen Programm zum Ausbau der Irrenanstalten im Betrag von Fr. 2,000,000 ein Betrag von Fr. 137,000 ausgeschieden für die Er-

weiterung der **Zentralküche und der Wäscherei in Münsingen.** Hiezu kamen aus den Mobiliarrückstellungen obigen Kredites Fr. 24,500 für die Anschaffung von elektrischen Kochkesseln, so dass für den Umbau und die Erweiterung der Anlage Fr. 161,900 zur Verfügung standen. Diese Arbeiten sind 1935 fertig erstellt und abgerechnet. Die Aufwendungen belaufen sich auf Fr. 154,361.80.

Mit gleichem Beschluss des Grossen Rates wurde ferner für die Anstalt **Münsingen die Erweiterung der Wasserversorgung** im Betrage von Fr. 80,000 beschlossen. Diese Arbeiten, die während des Winters gute Beschäftigungsmöglichkeit für arbeitsfähige Anstaltsinsassen wie für das Gewerbe in Münsingen boten, werden 1936 beendigt sein.

In der **Anstalt Waldau** ist der **Aufbau der Männer- und Frauenabteilungen V** im Berichtsjahre fertig erstellt.

Die Pensionärabteilungen I und II im Hauptgebäude sind ebenfalls gemäss Programm in Arbeit.

1935 wurde die Aufstockung der Zellenabteilung abgerechnet. Die Baukosten belaufen sich auf Fr. 364,964.60 und bleiben im Rahmen der bewilligten Kredite. Für die Abteilungen I und II fällt die Abrechnung in das Jahr 1936.

4. Aus den **Bestrebungen zum Schutze der Ufer des Bieler-, des Thuner- und des Brienzersees** seien erwähnt, dass nun die von der Baudirektion ausgearbeiteten Alignementspläne und Baureglemente erstellt und genehmigt sind für eine ganze Reihe von Gemeinden am Bielersee. Es betrifft dies Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Hagneck, Täuffelen-Gerolfingen. Mit den übrigen Gemeinden sind die Arbeiten hiezu noch im Gange.

Auch für verschiedene Gemeinden des Thuner- und Brienzerseegebietes sind solche Entwürfe erstellt.

Die Bestrebungen zur Erhaltung und zum Schutze der Seeufer sind ganz besonders unterstützt worden durch die Uferschutzvereine am Bieler- sowie am Thuner- und Brienzersee.

5. **Schul- und Anstaltsgebäude von Gemeinden.** Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität und des Armenwesens hatte die Baudirektion 42 Geschäfte, nämlich 34 Schulhäuser und 8 Anstalts- und Spitalgebäude (Pläne, Devise, Abrechnungen) zu begutachten.

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

Baureglemente	3
Wasserversorgungsreglemente	14
Elektrizitätsreglemente	3
Kanalisationsreglemente	1
Alignementspläne	28

Gegen den Beschluss betreffend Nichtgenehmigung des Alignementsplanes Alpenstrasse Biel wurde staatsrechtliche Beschwerde eingereicht, worauf aber das Bundesgericht nicht eingetreten ist.

7. **Hochbaupolizei.** Von 10 Rekursfällen wurden 2 durch Gutheissung und einer durch teilweise Gutheissung und 6 durch Abweisung und einer durch Rückzug erledigt.

Gestützt auf eine staatsrechtliche Beschwerde gegen den ablehnenden Regierungsratsentscheid i. S. Mörigen (Heim für Nacktkultur) hat das Bundesgericht Rückweisung an den Regierungsrat verfügt.

D. Strassenbau.

Abgesehen von den starken Niederschlägen vom 23./24. August und 28./29. Oktober, die besonders im Oberland beträchtlichen Schaden anrichteten, ist unser Kantonsgebiet von grösseren Unwetterkatastrophen verschont geblieben.

Dagegen hat sich die Arbeitslosigkeit gegenüber dem Vorjahre noch verschärft, so dass unsere Arbeiten wiederum so eingerichtet werden mussten, dass möglichst viele Arbeitslose dabei beschäftigt werden konnten. Ganz besonders gross ist auch die Arbeitslosigkeit unter dem technischen Personal. Wegen Mangel an Aufträgen musste bei sonst gut beschäftigten Ingenieurbureaus Personal entlassen werden; ferner kam eine Anzahl Auslandschweizer ebenfalls wegen Arbeitsmangel in ihren bisherigen Tätigkeitsgebieten zurück, um hier dem gleichen Schicksal zu verfallen. Zur Abklärung von Baufragen und zur Beschaffung von ausserordentlichen Arbeitsmöglichkeiten für das beschäftigungslose Ingenieur- und Technikerpersonal wurde die sogenannte **Werkprojektierung** ins Leben gerufen. Sie umfasst Studien, Aufstellung genereller Projekte, Ausführungspläne und Kostenvoranschläge für Strassen-, Brücken- und Wasserbauten. Als Arbeitsobjekte sind dabei in erster Linie Bauvorhaben aus Gebieten mit anhaltender Arbeitslosigkeit vorgesehen, für deren Ausführung ein allgemein öffentlicher Nutzen besteht. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1934 über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung bewilligte die eidgenössische Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung an eine Anzahl Projektierungsarbeiten für den Ausbau der Alpenstrassen im Kostenvoranschlag von Fr. 137,630 einen Bundesbeitrag von Fr. 67,600. Diese Arbeiten wurden verschiedenen wenig beschäftigten Ingenieurbureaus übertragen mit der Verpflichtung zur Beschäftigung von arbeitslosem technischem Personal.

Gestützt auf den Bundesbeschluss über den **Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet** vom 4. April 1935 wurden dem eidgenössischen Departement des Innern Unterlagen mit einem generellen Ausbauprogramm für die Jahre 1936 bis 1940 unterbreitet, das eine jährliche Bausumme von Fr. 1,475,000 vorsieht. In dasselbe wurde als erste Bauetappe der Ausbau des Strassenzuges Pillon-Saanen-Simmental-Brünig einbezogen. Die Weiterbehandlung fällt in das Jahr 1936.

Wie in den Vorjahren wurde bei der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung wiederum eine Anzahl von staatseigenen Arbeiten zur Subventionierung aus Arbeitslosenkrediten des Bundes angemeldet.

Budgetüberschreitungen sind im Berichtsjahre keine zu verzeigen.

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

Wegmeisterbesoldungen. Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 2,061,000. Rechnung Fr. 2,061,000.10.

Diese Rubrik umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen, auf denen der Staat nach Gesetz den Wegmeisterdienst besorgt. Für diejenigen Beträge, die den Gemeinden an Stelle der Wegmeisterstellung oder für Materiallieferungen ausgerichtet werden, wurde nach dem neuen Strassenbaugesetz erstmals die Autosteuer belastet.

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 484 und hat sich gegenüber dem Vorjahre um 9 Mann reduziert. Dabei sind allerdings einige Stellen zurzeit nicht definitiv besetzt; der Dienst wird durch Hilfsarbeiter besorgt.

Strassenunterhalt. Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 850,000. Rechnung Fr. 849,991.77.

Er umfasst den im bisher üblichen Rahmen betätigten Unterhalt der nicht ausgebauten Strassen, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies und Schotter, Unterhalt von Brücken, Durchlässen, Mauern, Strassenschalen und dergleichen sowie die Strassenreinigung. Wie 1933 und 1934 musste auch im Berichtsjahre der Ausfall des seinerzeit um Fr. 200,000 gekürzten Budgetkredites aus dem Ertrag der Automobilsteuer gedeckt werden.

Das Strassennetz des Staates hatte auf Ende 1935 eine Länge von $2285,_{087}$ km, dasjenige der Gemeindestrassen, für welches der Staat den Wegmeister stellt oder jährliche Beiträge hiefür ausrichtet, $545,_{705}$ km.

Wasserschaden und Schwellenbauten. Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000. Rechnung Fr. 349,987.95.

Die Verpflichtungen für früher bewilligte Beiträge an Wasserbauten sind erheblich zurückgegangen, so dass der Kredit für vermehrte Entwässerungen und Beiträge an Gemeinden für Kanalisationen in Staatsstrassen, die hauptsächlich in der Winterszeit zur Beschäftigung von Arbeitslosen ausgeführt werden, verwendet werden konnte. Von besondern Naturereignissen blieben wir im Berichtsjahre verschont.

Die Schneeräumungsarbeiten an der Grimsel erforderten den ausnahmsweise sehr hohen Betrag von Fr. 52,000 gegenüber Fr. 5000 im Vorjahre. Die Öffnung für den durchgehenden Verkehr erfolgte am 26. Juni.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300. Rechnung Fr. 2165.12.

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

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

Aus dieser Rubrik werden die Ausgaben für den Automobildienst der gesamten Zentralverwaltung bestritten, infolge der starken Fahreinschränkungen konnte der schon früher reduzierte Budgetbetrag eingehalten werden.

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

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	2,061,000. —	2,061,000. 10
2	Gewöhnlicher Strassenunterhalt	850,000. —	849,991. 77
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	349,987. 95
4	Brandversicherung von hölzernen Brücken usw. .	2,300. —	2,165. 12
5	Automobilbetrieb	32,000. —	32,000. —
		3,295,300. —	3,295,144. 94

Die Minderausgaben gegenüber dem Budget betragen Fr. 155.06.

2. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, betrug im Jahre 1935	Fr. 4,038,245.88
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen, Arbeitslosenkrediten und dergleichen sowie Saldovortrag vom Jahre 1934. .	» 319,997.62
Benzinzollanteil des Jahres 1934. .	» 1,599,927.—
Einnahmen, Gemeindebeiträge und Saldovortrag vom Jahre 1934. .	» 232,192.29
Total	Fr. 6,190,362.79
Verwendet wurden	» 5,924,358.07
Es ergeben sich somit Minderleistungen von.	Fr. 266,004.72

Davon kommen jedoch Fr. 98,048 für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, deren Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1936 belastet, sowie für die Werkprojektierung in Abzug, so dass eine Restanz verbleibt von Fr. 167,956.72.

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

Interlaken-Brienz-Meiringen: Beläge zwischen Ringgenberg und Niederried, zwischen Oberried und Ebligen und zwischen Kienholz und Balmhof; Meiringen-Brünig, Ausbau in Hausen; Wilerbrücke-Brünig, Kurvenkorrektionen; Spiez-Wimmis, Ausbau in Wimmis; Simmental: Korrektion Erlenbach-Ringoldingen und Kurvenkorrektionen in Oberwil; Korrektion und Belag zwischen Oppligen und Herbligen; Ausbau der Reststrecke Ritzenbach-Gurbrü; Belagsarbeiten auf den Strecken Kallnach-Kantonsgrenze und in Wengi, Ausgang gegen Grossaffoltern; dergleichen in Langnau; zwischen Utzenstorf und Wydenhof; Delsberg-Les Rangiers; Fuet-Bellelay; Tavannes-le Fuet und Miécourt-Charmoille.

Auf **Nebenstrassen** wurden in der Hauptsache ausgeführt: Korrektion und Belag Interlaken-Zweilütschinen zwischen Matten und Wilderswil, Walzung und Teerung Uetendorf-Uttigen und Ausbau bei der Beaten-

bucht; Ausbau der Dörfer Mühlethurnen und Guggisberg, Walzung und Teerung auf der Bern-Schwarzenburg-Strasse, desgleichen zwischen Oberlindach und Kirchlindach, Korrektion und Ausbau auf der Sensetalstrasse, Ausbau des Dorfes Meikirch und Belagsarbeiten auf den Strecken Ins-Brüttelen, Ins-Erlach und Arch-Rüti, zwischen Schüpbach und Eggiwil; Ausbau des Dorfes Schwarzhäusern und zwischen Rohrbach-Huttwil und Langenthal-Kaltenherberge; Ausbau der Ortschaften Les Reussilles und Chevenez zwischen Les Reussilles-La Chaux, Crémines-Gänsbrunnen, Montfaucon-St-Brais, Pruntrut-Bure und Alle-Cornol.

Neben diesen Hauptarbeiten wurde ferner eine grosse Zahl kleinerer ausgeführt, die aber hier nicht alle angeführt 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 nurmehr solche Beläge verwendet, während auf Überlandstrecken mit beschränktem Verkehr leichtere Ausführungsarten zur Anwendung kommen.

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

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	65,897.40
2. Beiträge an die Gemeinden nach den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	224,146.60
3. Werkprojektierung	»	45,372.—
4. Strassenwalzungen	»	194,210.45
5. Oberflächenbehandlung mit Teer und Bitumen	»	498,283.20
6. Innenbehandlung und Spezialbeläge	»	1,743,676.70
7. Korrektionen und verschiedene Ausbauarbeiten	»	2,237,686.77
8. Unterhalt der ausgebauten Strassen	»	243,680.70
9. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	6,358.75
10. Amortisation des Spezialkredites (Anleihe 1931)	»	500,000.—
11. Verzinsung desselben	»	165,045.50
Total	Fr.	5,924,358.07

3. Strassen- und Brückenbauten aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 225,000. Rechnung Fr. 224,999.75.

An bedeutenden Arbeiten sind folgende zu erwähnen: Gstaad-Gsteig, Korrektion im Klusli bei Gsteig; Korrektion auf der Reutigen-Oberstocken- und Gunten-Sigriswil-Strasse; Korrektionen auf der Thurnen-Blumenstein- und Bern-Schwarzenburg-Strasse; Umbau von Stützmauern an der Rappenfluh im Zuge der Aarberg-Radelfingen-Strasse; Korrektion in Pieterlen und Kurvenausbau Biel-Frinvilier; Weiterführung der Brükkenverstärkungen im IV. Kreise; Umbau von Stützmauern und Brückenumbauten im V. Kreise.

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
» 1935	»	18,018.25
Totalaufwendungen	Fr.	5,000,225.45

Ausgeführt wurden im Berichtsjahre noch Arbeiten auf der Holligen-Köniz-Strasse und bei den kantonalen Zeughäusern. Damit ist der Gesamtkredit aufgebraucht. Derselbe wird jährlich mit Fr. 500,000 aus der Automobilsteuer amortisiert und verzinst.

5. Strassen- und Brückenbauten aus Notstandskredit. (Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 für Arbeitsbeschaffung von Fr. 420,000.)

Ausgeführt und fertiggestellt wurden im Berichtsjahre die Arbeiten für Beseitigung der Niveauübergänge in Liesberg und Reconvilier und der Ausbau der neuen Könizstrasse. Die Ausgaben hiefür betragen Fr. 110,650.55, denen Einnahmen gegenüberstehen von Fr. 114,620.55. Verwendet wurden auf Ende 1935 Fr. 393,866.40, denen aber noch Beiträge aus Arbeitslosenkrediten gegenüberstehen, so dass eine Kreditüberschreitung nicht eintreten wird.

Die Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen pro 1935 haben nach den vorstehenden Rubriken, einschliesslich der Einnahmen, betragen:

a) ordentlicher Unterhalt Budgetrubriken X. a. E.	Fr.	3,435,633.79
b) Neubauten und Korrektionen, Rubrik X. a. F.	»	225,449.75
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer.	»	4,165,064.97
d) Desgleichen aus Benzinzollanteil	»	1,759,293.10
e) Desgleichen aus Spezialkredit (Anleihen 1931)	»	18,018.25
f) Desgleichen für Notstandsarbeiten (Anleihen 1933)	»	110,650.55
Total	Fr.	9,714,110.41

Gegenüber Fr. 10,024,260.18 im Vorjahr ergibt sich wiederum eine Minderleistung von rund Fr. 310,150 oder gegenüber dem Jahre 1932 mit einer Aufwendung von Fr. 11,789,013.17 eine solche von rund $2,_7$ Millionen.

Der auf 1. März 1936 in Kraft getretene Bundesbeschluss über den Ausbau der Alpenstrassen vom 4. April 1935 wird es uns ermöglichen, die Strassenbaukredite noch auf angemessener Höhe halten zu können. Dagegen werden die Aufwendungen der früheren Jahre kaum mehr erreicht werden.

Über die **Materialverwendungen und die Kosten des Strassenausbaues** sind Tabellen aufgestellt worden.

Der Schotterverbrauch ist folgender:

Für Ausbauarbeiten (inklusive Teerschotter und Teersand)	64,945 m³
Für den ordentlichen Unterhalt	66,967 m³
Total Schotterverbrauch	131,912 m³

Verbrauch an Bindemitteln: Teer 827 t, Bitumen 1443 t fertige Gemische dieser beiden 126 t, Emulsionen 1674 t, total 4070 t.

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind Ende 1935 fertiggestellt:

Hauptdurchgangsstrassen	349,953 km
Hauptverbindungsstrassen	213,644 km
Total	563,597 km

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten, noch 319,848 km ausgebaut und mit staubfreiem Belag versehen gewesen.

Insgesamt beträgt das ausgebaute Strassennetz rund 883 km oder rund 38,6 % des Gesamtnetzes von 2285 km.

6. Automobilverkehr. Die Statistik wurde vom Strassenverkehrsamt nicht mehr in der bisherigen Weise geführt. Sie erscheint im Verwaltungsbericht der Polizeidirektion. Die Zahl der Motorfahrzeuge hat ihre Höhenkurve erreicht. Es ist mit Rücksicht auf die unsichere Wirtschaftslage eine rückläufige Bewegung zu erwarten.

Die **Strassensignalisation** nach der bundesrätlichen Verordnung vom 17. Oktober 1932 wurde auch im Berichtsjahre durch das Strassenverkehrsamt auf Rechnung der Baudirektion weitergeführt. Für die Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen ist sie beendet.

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

7. Strassenbaupolizei. Gestützt auf Art. 60 des Strassenbaugesetzes erteilte der Regierungsrat auf Antrag der Baudirektion 30 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten sowie 2 Bewilligungen für Steinbruchanlagen. Von der Baudirektion sind Bewilligungen erteilt worden für: 2 Dünger- und Jauchegruben, 4 Wasser- und Gasleitungen, 6 Kabelleitungen, 2 Steinbruchanlagen, 2 Rollbahngeleise, 1 Überbrückung und 10 verschiedene Bauanlagen. Die Zahl der Gesuche um Erstellung von Benzintankanlagen war im Verhältnis zu früheren Jahren nur sehr gering.

Der Kampf gegen die Strassenreklame wurde im Berichtsjahr weitergeführt, und es wurde eine Anzahl Gesuche um Bewilligung zur Aufstellung von Reklametafeln abgewiesen.

8. Strassen- und Wegreglemente. Im Berichtsjahre waren 2 Strassen- und Wegreglemente sowie 2 Reglemente über Beitragspflicht der Grundeigentümer bei Neuerstellung und Verbesserung öffentlicher Verkehrsanlagen dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.

E. Wasserbau.

1. Budgetrubrik X. a. G. 1. Budget Fr. 650,000. Rechnung Fr. 649,999.99. Darin ist inbegriffen ein Betrag von Fr. 100,000, der für das Stauwehr in Nidau bereitgestellt wurde.

Abgesehen von einzelnen Hochwasserschäden lokaler Natur, hat uns das Jahr 1935 vor grösseren Naturereignissen bewahrt. Die Zahl der neu eingereichten Wasserbauprojekte ist im Berichtsjahr stark zurückgegangen. Der Bund bewilligte an 11 Objekte im Kostenvoranschlage (ohne das Stauwehr Nidau) von Fr. 465,200 Beiträge in Höhe von Fr. 148,026 und der Kanton an 30 Objekte mit einer Kostenanschlagssumme von Fr. 830,000 Beiträge von Fr. 269,922.

Wie bisher wurde über sämtliche hängige 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 die Bauprogramme für das laufende Jahr aufgestellt und auf deren Grundlage die Verbauungs- und Korrektionsarbeiten durchgeführt. Eine Reihe derselben konnte wiederum abgeschlossen und abgerechnet werden. Die fälligen Subventionen konnten im grossen und ganzen nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten ausgerichtet werden. Dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen und Korrektionen wurde alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Auf Ende 1935 betrug die Zahl der hängigen Wasserbauprojekte 173.

Im allgemeinen eignen sich die Wasserbauten ganz besonders während der verdienstlosen Winterszeit sehr gut zur Arbeitsbeschaffung und bieten bis in die entlegenste Gegend willkommene Beschäftigung für Arbeitslose.

2. Juragewässerkorrektion. Im Jahre 1935 musste im Unterhalt der Bauten der Juragewässerkorrektion die Erhöhung der Hochwasserdämme in Hagneck in Angriff genommen werden. Der Grosse Rat bewilligte an diese Kosten einen Kredit von Fr. 247,500. Dazu wurden vom Bund eine ordentliche Subvention von 25 % und für Arbeitsbeschaffung Fr. 30,000 bewilligt. Die Gesamtkosten sind mit Fr. 350,000 vorgesehen.

Der Kantonsbeitrag wurde dem Schwellenfonds der J. G. K. entnommen, der dadurch eine wesentliche Verminderung erleidet. Die Äufnung soll durch jährliche Zuwendungen aus dem ordentlichen Budget erfolgen.

Mit den Arbeiten am linken Ufer wurde im Berichtsjahre begonnen.

Im übrigen war der Unterhalt der Bauten normal. Er erforderte eine Summe von Fr. 52,111.35. Der Schwellenfonds hatte auf Jahresende einen Bestand von Fr. 956,767.60 (Sollbestand Fr. 1,000,000).

Von der II. Juragewässerkorrektion konnte endlich die Finanzierung des neuen Stauwehres im Nidau-Büren-Kanal bei Port erreicht werden. Der Kostenvoranschlag beträgt Fr. 4,300,000. Davon übernehmen:

Bund, ordentliche Subvention	30 % .	Fr. 1,720,000
Bund, Arbeitsbeschaffung	25 % .	» 1,075,000
Kanton, Subvention	32 % .	» 1,376,000
Gemeinden	3 % .	» 129,000
		Fr. 4,300,000

Mit den Arbeiten wurde Ende des Jahres begonnen. Die Bauzeit beträgt 2½ Jahre.

Durch das neue Wehr wird die sehr baufällige alte Anlage ausser Betrieb genommen und abgebrochen werden können.

Mit der neuen Anlage wird es möglich sein, Forderungen bezüglich Niederwasserhaltung zu erfüllen. Die Hauptforderung des Kantons Bern, die Senkung der Hochwasserstände, wird aber dadurch nicht erreicht, da wir mit dem neuen Wehr keinen grössern Abfluss im Nidau-Büren-Kanal erhalten. Ohne Querschnittsvergrösserung des Zihlkanals ist auch kein besserer Ausgleich zwischen den einzelnen Becken des Neuenburger- und Bielersees möglich. Wir wollen hoffen, dass diese Erweiterungen nochmals erreicht werden. Die unbefriedigenden landwirtschaftlichen Ergebnisse der freiburgischen Anstalt Bellechasse zeigen jedenfalls, dass eine Senkung der Hochwasser sehr wünschenswert wäre.

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 .	650,000.—	649,999.99
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	9,000.—
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	67,000.—	62,414.—
4. Juragewässerkorrektion II, Aufnung des Schwellenfonds . .	20,000.—	20,000.—
	746,000.—	741,413.99

Aus dem vom Grossen Rat am 19. Mai 1932 bewilligten Spezialkredit von Fr. 135,000 wurden noch Fr. 2985.35 verwendet und aus dem in der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 genehmigten Notstandskredit von Fr. 330,000 Fr. 76,283.55.

3. Schwellenreglement und Kataster. Dem Regierungsrat wurden zur Genehmigung vorgelegt: Ergänzung zum Schwellenreglement von Zweisimmen, Reglement und Kataster von Wimmis, desgleichen für den Oeschenbach zu Kandersteg, Reglement für den Schwellenbezirk untere Saane, Schwellenreglement der Aare- und Zulgkorrektion und Schwellenreglement und Kataster für die Turbachmoderation.

Gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 wurde unter öffentliche Aufsicht gestellt der Spühlebach in den Gemeinden Interlaken und Matten.

4. Wasserbaupolizei. Gestützt auf §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden vom Regierungsrate bewilligt 12 Überbrückungen bzw. Überbauungen öffentlicher oder unter öffentlicher Aufsicht stehender Privatgewässer, 3 Kanalisationsleitungen, 1 Hafenmauer, 1 Schiffstransportanlage an der Aare in Hagneck sowie eine Badeanlage an der Aare in Münsingen.

Die Baudirektion bewilligte 3 Holzflössungen, 6 Abwasserleitungen, 1 Hochspannungsleitung, 3 Überbrückungen, 3 verschiedene Bauanlagen sowie die Bachunterführungen und Überbrückungen für den Kabelausbau Thun-Zweisimmen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Die schlechte Wirtschaftslage verhinderte auch dieses Jahr den Ausbau weiterer Wasserkräfte. Immerhin haben die Bernischen Kraftwerke ihren Kraftabsatz so fördern können, dass langsam wieder Fremdstrom zugekauft werden kann. Erreicht derselbe eine gewisse Höhe, so wird auch an den Bau der zweiten Stufe Oberhasli gedacht werden können. Im allgemeinen dauert der Überschuss an elektrischer Energie weiter an.

Bei den kleinen Werken kamen Neubauten nicht vor, doch werden hier und da kleine Werke umgebaut, um eine bessere Ausnützung der Wasserkraft zu erreichen.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Die Ergänzung und Umarbeitung der bestehenden Vermessungswerke, d. h. deren Anpassung an die neuen Bedürfnisse, wurde im Berichtsjahr weitergeführt. Von insgesamt 454 Vermessungswerken stehen nun 401, also ca. 88 %, mit dem Grundbuch in Übereinstimmung, sind als Grundbuchvermessung anerkannt, werden permanent nachgeführt und dienen der Grundbuchführung im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen. In wenigen Jahren werden alle Vermessungswerke diesem Zweck dienstbar gemacht sein.

Immer noch fehlen Vermessungswerke über 42 Gemeinden des Oberlandes, und es gelingt nur sehr schwer, diese Gemeinden zur Durchführung der längst als obligatorisch erklärten Grundbuchvermessung zu bewegen.

Die Weiterführung der Triangulationsarbeiten und der topographischen Aufnahmen im Massstab 1 : 10,000 ging im Berichtsjahr normal vor sich.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat unterm 6. September 1935 Reglemente herausgegeben über die Ausbildung des Hilfspersonals im Vermessungswesen und die Mindestanforderungen der Lehrabschlussprüfung. Diese Reglemente traten auf 1. Dezember 1935 in Kraft.

3. Grenzbereinigungen.

a) Schweizergrenze Bern-Frankreich. Der im Jahresbericht pro 1934 erwähnte Bericht der Delegierten über den Zustand der Grenzvermarkung im Abschnitt Fahy bis Soubey wurde von den schweizerischen und den französischen Behörden genehmigt. Die darin enthaltenen Vorschläge, die notwendigen Ergänzungen und Präzisierungen der Vermarkung, sind gutgeheissen worden.

Ein Teil dieser Arbeiten ist im Berichtsjahr bereits ausgeführt worden; der Rest wird im Jahre 1936, eventuell 1937 besorgt.

b) Kantonsgrenze Bern-Solothurn. Auch im Jahre 1935 konnte diese Arbeit nicht weiter gefördert werden.

c) Kantonsgrenzen Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden. Die anstossenden Gemeinden von Ob- und Nidwalden sind in Vermessung begriffen. Sobald diese Arbeiten zum Abschluss gelangt sind, können die zu den

Protokollen gehörenden Grenzpläne erstellt und die Akten den Regierungen zur Genehmigung unterbreitet werden.

d) Gemeindegrenzbereinigungen. Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen 18 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich: Meikirch-Wohlen; Kehrsatz-Köniz; Lützelflüh-Trachselwald; Alchenstorf-Wynigen; Thierachern-Thun; Zauggenried-Kernenried; Erlach-Mullen; Delémont-Courroux; Courrendlin-Courroux; Aeschi-Spiez; Eriswil-Huttwil; Twann-Tüscherz; Thun-Heiligenschwendi; Thun-Homberg; Thun-Schwendibach; Därligen-Interlaken; Matten-Interlaken; Kappelen-Merzligen.

4. Grundbuchvermessung.

a) Triangulation IV. Ordnung. Die Triangulationsgruppe Guttannen-Gadmen der Sektion Oberhasle wurde beendet und von den eidgenössischen Behörden geprüft und genehmigt.

Die Arbeiten in der Gruppe Meiringen konnten so weit gefördert werden, dass bei ca. der Hälfte der Triangulationspunkte die Winkelmessung durchgeführt ist.

Die Absteckungs- und Versicherungsarbeiten in der Sektion Saignelégier wurden weitergeführt.

Die Feldarbeiten der Sektion Schwarzenburg, Gruppe Wahlern, sind beendet, so dass die Arbeit im Sommer 1936 zur Genehmigung unterbreitet werden kann. In den Gemeinden Guggisberg und Rüschegg wurde mit der Revision der Triangulationspunkte begonnen.

Die für die Neuvermessung in Unterseen notwendige kleine Triangulationsgruppe wurde ausgeführt.

An 104 Triangulationspunkten, die in verschiedenen Sektionen liegen, mussten Nachführungsarbeiten vorgenommen werden.

b) Kantonale Nivellemente. Die Nivellementszüge Delémont-Vicques-Courrendlin-Châtillon-Courtételle, Develier-Bourrignon-Lucelle, Lucelle-Moulin Neuf-Laufon, Soyhières-Movelier-Moulin Neuf wurden revidiert und ergänzt. In diesem Sektor wurden alle trigonometrischen Punkte, die als Grundlage der trigonometrischen Höhenbestimmung dienen, neu einnivelliert. Ausserdem wurde der Verbindungszug Movelier-Pleigne-Bourrignon mit Bolzen versichert und einnivelliert.

Für die Höhengrundlage der Triangulationssektion Schwarzenburg wurden folgende Züge mit Bolzen versichert und einnivelliert: Albligen-Lanzenhäusern, Schwarzenburg-Milken-Riffenmatt, Schönentannen-Fultigen-Oberbütschel.

c) Parzellarvermessungen. Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt und subventioniert, wurden die Neuvermessungen von Zauggenried, Thun Los II und als Ergänzungsarbeit Cœuve, Dorfgebiet.

Taxiert wurden die Neuvermessungen von Thun III und Delsberg I.

Für die Vermessungen von Utzenstorf, Thun III, Delsberg I und Les Genevez I wurden die Verträge abgeschlossen.

Im Berichtsjahre waren folgende Grundbuchvermessungen in Arbeit: Langenthal III, Unterseen I, Bern VI, Därstetten Berg- und Talgebiet, Oberwil Berggebiet und Bure I.

d) Übersichtspläne. Auf Ende 1935 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 120 Gemeinden mit	1172 km²
Im alten Kantonsteil über.	675 km²
Im ganzen über	1847 km²
In Arbeit sind:	
Im Jura 12 Gemeinden	95 km²
Im alten Kantonsteil	421 km²
Total in Arbeit	516 km²

e) Güterzusammenlegungen. In Utzenstorf geht der Wegbau dem Ende entgegen. In Bargen-Kallnach, Grafenried und Lyss ist der neue Zustand angetreten worden.

In den Gemeinden Jegenstorf und Münchenbuchsee sind ebenfalls solche Unternehmen in Arbeit genommen worden.

f) Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten. Im Berichtsjahr sind die Vermessungswerke von 6 Gemeinden umgearbeitet worden, so dass nun von den 306 bestehenden, als Grundbuchvermessung anerkannten Vermessungswerken des alten Kantonsteiles 295 mit dem Grundbuch in Übereinstimmung stehen.

Von den im neuen Kantonsteil in Ausführung stehenden Ergänzungen der Vermessungswerke sind 12 Operate fertig bereinigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessungen anerkannt worden. Von den 148 Vermessungswerken jurassischer Gemeinden sind nunmehr 104 als Grundbuchvermessung anerkannt, 15 weitere sind erst vom Regierungsrat genehmigt, und 22 andere sind in Ergänzung begriffen.

Die Durchführung von Vermarkungsrevisionen ist nur in einigen wenigen Gemeinden begonnen bzw. fortgesetzt worden.

Im Berichtsjahr ist der Nachführungsgeometer des Kreises Münster II, Louis Bourgeois in Reconvilier, gestorben. Als seinen Nachfolger wählten die Gemeinden Grundbuchgeometer Jules Rebetez in Tramelan-dessus.

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 1935	Fr. 629,871.45
Im Berichtsjahre wurden neue Vorschüsse ausgerichtet für	» 387,504.10
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1935 die Summe von.	» 472,077.55
Es bleiben also ausstehend und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 545,298.—

h) **Bundesbeiträge.** Die im Jahre 1935 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung . . .	Fr.	39,240.—
» Neuvermessungsarbeiten	»	30,012.55
Übertrag	Fr.	69,252.55
Übertrag	Fr.	69,252.55
Für Ergänzungsarbeiten	»	28,980.10
» topographische Übersichtspläne .	»	129,946.85
» Nachführung bestehender Vermessungswerke	»	71,947.65
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr.	300,127.15

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1935.

Budgetrubrik X *a*	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	186,130	—	189,697	55	[1]) 3,567	55	—	—
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	181,625	—	180,332	40	—	—	1,292	60
C. Staatsgebäude, Unterhalt	522,500	—	583,770	20	[2]) 61,270	20	—	—
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	390,000	—	389,993	80	—	—	6	20
E. Strassenunterhalt	3,295,300	—	3,295,144	94	—	—	155	06
F. Strassenbauten und Korrektionen .	225,000	—	224,999	75	—	—	—	25
G. Wasserbauten	679,000	—	678,999	99	—	—	—	01
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	39,140	—	39,245	95	105	95	—	—
I. Vermessungswesen	121,520	—	118,579	30	—	—	2,940	70
Total	5,640,215	—	5,700,763	88	64,943	70	4,394	82
					Mehrausgaben		60,548	88

[1]) Besoldungsnachgenuss Frl. L. Trechsel, Bern.

[2]) Bedingt durch: Grossratsbeschluss vom 3. September 1934, Regierungsratsbeschluss vom 5. Januar 1934, Grossratsbeschluss vom 2. September 1935 und Regierungsratsbeschluss vom 11. Oktober 1935 (Pfrundabtretungen).

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	452,898	20	32,966	63	419,931	57
Automobilsteuer	4,000,000	—	4,165,064	97	259,534	45	3,905,530	52
Benzinzollanteil	1,400,000	—	1,759,293	10	89,854	80	1,669,438	30
Ausserordentliche Strassenarbeiten								
a) Spezialkredit Fr. 5,000,000 (Anleihen 1931)	18,018	25	18,018	25	—	—	18,018	25
b) Spezialkredit Fr. 420,000 (Anleihen 1933)	—	—	110,650	55	114,621	05	—	—
c) Spezialkredit Fr. 330,000 (Anleihen 1933)	—	—	177,983	55	101,700	—	76,283	55
Juragewässerkorrektion.	75,000	—	52,111	35	62,414	—[1])	—	—
					Total		6,089,202	19

[1]) Beitrag der Bernischen Kraftwerke an den Hagneckkanal Fr. 58,000.

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

Das Jahr 1935 hat unserem Lande und insbesondere seiner Verkehrswirtschaft eine neuerliche, sehr einschneidende Krisenverschärfung gebracht.

Die Dekretsbahnen waren bestrebt, durch weitere Einschränkungsmassnahmen auf der Ausgabenseite die Anpassung an den Einnahmenschwund tunlichst zu vervollständigen.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen bernischen Privatbahnen belaufen sich auf rund Fr. 26,107,000 (Fr. 27,592,000), sind also im Vergleich zum Vorjahr um rund Fr. 1,485,000 gesunken. Das Jahr 1934 verzeichnete bekanntlich nur einen Einnahmenrückgang von Fr. 168,000, was wir seinerzeit eher als eine Stagnation bezeichneten. Der Hinweis auf das Vorjahresergebnis verdeutlicht mit aller Schärfe den gewaltigen Verlust der im Jahre 1935 entstanden ist.

Die Lötschbergbahn (inklusive Schiffsbetrieb), die letztes Jahr noch eine leichte Einnahmenvermehrung verzeichnen konnte, beklagt im Berichtsjahre einen Einnahmenrückgang von Fr. 427,000. Alle übrigen normalspurigen Dekretsbahnen zusammen registrieren einen Einnahmenverlust von Fr. 770,000. Die Schmalspurbahnen erlitten eine Einnahmenverminderung von Fr. 288,000. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 22,644,000 (Fr. 23,107,000). Die Betriebsausgaben konnten somit um Fr. 463,000 gesenkt werden, wodurch sich für die 5 letzten Betriebsjahre eine Ausgabenverminderung von annähernd Fr. 3,000,000 ergibt. Für das Berichtsjahr resultiert somit ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von 86,7 % (83,7 %).

Der im Berichtsjahr erzielte Betriebseinnahmenüberschuss von Fr. 3,463,000 (Fr. 4,485,000) ist somit um Fr. 1,022,000 niedriger als der letztjährige, was ausschliesslich auf den Einnahmenausfall zurückzuführen ist.

Die nachfolgenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem ersten nachkriegszeitlichen 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
1935	11,250,000	9,921,000	1,329,000

b) Berner Alpenbahn.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	12,582,000	8,041,000	4,541,000 (grosse Reparationskohlentransporte)
1922	9,567,000	7,448,000	2,119,000
1923	9,194,000	6,957,000	2,237,000
1924	10,932,000	7,468,000	3,464,000
1925	10,260,000	7,644,000	2,616,000
1926	11,187,000	8,414,000	2,773,000
1927	12,020,000	8,420,000	3,600,000
1928	12,372,000	8,532,000	3,840,000
1929	13,127,000	8,729,000	4,398,000
1930	12,414,000	8,615,000	3,799,000
1931	11,529,000	8,575,000	2,954,000
1932	9,660,000	7,983,000	1,677,000
1933	9,573,000	7,815,000	1,758,000
1934	9,760,000	7,728,000	2,032,000
1935	9,333,000	7,662,000	1,671,000

c) Schmalspurbahnen.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
1921	6,809,000	5,788,000	1,021,000
1922	6,516,000	5,525,000	991,000
1923	7,144,000	5,433,000	1,711,000
1924	7,407,000	5,519,000	1,888,000
1925	7,773,000	5,694,000	2,079,000
1926	7,380,000	5,637,000	1,743,000
1927	7,687,000	5,685,000	2,002,000
1928	8,142,000	5,848,000	2,294,000
1929	8,230,000	5,947,000	2,283,000
1930	8,001,000	5,920,000	2,081,000
1931	7,299,000	5,918,000	1,381,000
1932	6,168,000	5,542,000	626,000
1933	5,918,000	5,295,000	623,000
1934	5,812,000	5,223,000	589,000
1935	5,524,000	5,061,000	463,000

d) Sämtliche bernische Dekretsbahnen.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebsüberschuss
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
1935	26,107,000	22,644,000	3,463,000

Betriebskoeffizient.

1921	82,0	1929	71,9
1922	80,0	1930	75,2
1923	77,0	1931	79,1
1924	75,0	1932	85,0
1925	77,0	1933	84,4
1926	78,0	1934	83,7
1927	75,6	1935	86,7
1928	72,6		

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 %
1934	0,96 %
1935	0,81 %

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 %
1934	0,75 %

(Die Berechnungen pro 1935 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Fusionen waren im Berichtsjahr nicht möglich.

Das alte Problem der Verschmelzung der **Langenthal-Jura** mit der **Langenthal-Melchnau-Bahn** wird an Übersichtlichkeit und Vollzugsmöglichkeit gewinnen, sobald auch die Langenthal-Melchnau-Bahn die im Berichtsjahr eingeleitete Verständigung mit den Obligationären beendigt haben wird. Die Betriebsgemeinschaft der beiden Unternehmungen ist immerhin derart durchorganisiert, dass die zusätzlichen Vorteile der Fusion keine ausschlaggebende Bedeutung erlangen könnten.

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat im Jahre 1931 anlässlich seiner Beschlussfassung über die Einführung des Einphasenstromsystems bei der **Emmental-Bahn, Burgdorf-Thun-Bahn** und **Solothurn-Münster-Bahn** die Erwartung ausgesprochen «dass die Bahngesellschaften nach vollzogenem Umbau die Fusionsverhandlungen aufnehmen bzw. fortsetzen werden». Nachdem die Auswirkungen des neuen Stromsystems als abgeklärt gelten können, hat die Krise eine neue, noch nicht endgültig absehbare Verschiebung in die Wertverhältnisse hineingetragen. Entsprechend der ungleichen Verkehrsstruktur, ist auch der Kriseneinfluss unterschiedlich. Es ist beispielsweise zu erwähnen, dass die Verminderung des Betriebseinnahmenüberschusses bei der Burgdorf-Thun-Bahn pro 1935 nur Fr. 22,000 beträgt, wogegen sie bei der Emmental-Bahn Fr. 168,000 ausmacht. Neben der neuen krisenbedingten Unklarheit der inneren Wertverhältnisse steht indessen die Tatsache, dass gerade im Zeitpunkte der schroffen Ergebnisverschlechterung die zusätzlichen Vorteile der Fusion am allernotwendigsten wären. Die Fusionsfrage wird im Jahre 1936 zu neuen Erörterungen Anlass geben.

Der **Ausbau der Betriebsgemeinschaften** erfuhr im Berichtsjahr keine praktische Förderung. Wohl wurde die Prüfung eines Projektes für die Schaffung einer Rollmaterialgemeinschaft B. L. S./Sensetalbahn eingeleitet, allein die Angelegenheit konnte nicht abschliessend behandelt werden.

Auch der Ausbau der Betriebsgruppe der Saignelégier-Glovelier-Bahn konnte mangels ausreichender finanzieller Grundlagen nicht erfolgen.

Im übrigen bleibt abzuwarten, in welcher Form der Bund dem bernischen Entlastungsgesuche entsprechen wird; es ist denkbar, dass die bevorstehenden Hilfeleistungsvorschläge des Bundes auch von Einfluss auf die Dekretsbahnorganisation sein könnten.

Die **Krisenhilfe** gemäss Bundesbeschluss vom 13. April 1933 konnte den gesuchstellenden Verwaltungen zufolge der ablehnenden Haltung des Regierungsrates auch im Berichtsjahre nicht gewährt werden. Dagegen fand die II. SEVA-Lotterie kurz vor der Jahreswende ihren Abschluss, womit es möglich wurde, einen bescheidenen Fonds zu bilden für die Betriebsstützungen in den allerschlimmsten Notfällen.

Die finanzielle **Bundesbahn- und Privatbahnsanierung** ist im Berichtsjahr noch nicht in ein entscheidendes Stadium getreten. Die Privatbahnkantone wachten unter bernischer Führung darüber, dass ihre Interessen vom Bunde im Rahmen der vorbereitenden Massnahmen nicht mehr ausser acht gelassen wurden. Als gegen Jahresende beim Bunde geprüft wurde, ob im finanziellen Überbrückungsprogramm pro 1936 und 1937 auch den Bundesbahndefiziten Rechnung zu tragen sei, traten wir grundsätzlich ein für die Mitberücksichtigung der Privatbahninteressen und die Bereitstellung eines Jahresbeitrages von 7—8 Millionen Fran-

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1935.

Gesellschaft	1935 Einnahmen	1935 Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	1935 Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	8,736,000	7,017,000	+ 1,719,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	597,000	645,000	— 48,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	389,000	241,000	+ 148,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	540,000	437,000	+ 103,000
Bern-Neuenburg-Bahn	1,880,000	1,722,000	+ 158,000
Gürbetalbahn	1,355,000	1,095,000	+ 260,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	523,000	466,000	+ 57,000
Burgdorf-Thun-Bahn	1,794,000	1,545,000	+ 249,000
Emmentalbahn	1,763,000	1,551,000	+ 212,000
Solothurn-Münster-Bahn	583,000	533,000	+ 50,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	681,000	615,000	+ 66,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	513,000	481,000	+ 32,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	317,000	343,000	— 26,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	475,000	432,000	+ 43,000
Sensetalbahn	145,000	145,000	—
Saignelégier-Glovelier-Bahn	170,000	173,000	— 3,000
Pruntrut-Bonfol-Bahn	122,000	142,000	— 20,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	793,000	696,000	+ 97,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,328,000	1,321,000	+ 7,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	359,000	339,000	+ 20,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	705,000	558,000	+ 147,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,297,000	1,041,000	+ 256,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	191,000	211,000	— 20,000
Langenthal-Jura-Bahn	136,000	138,000	— 2,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	103,000	118,000	— 15,000
Biel-Meinisberg-Bahn	36,000	46,000	— 10,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	211,000	210,000	+ 1,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	186,000	188,000	— 2,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	179,000	195,000	— 16,000
Total	26,107,000	22,644,000	+ 3,463,000
Ergebnis 1934	27,592,000	23,107,000	+ 4,485,000
Ergebnis 1933	27,760,000	23,435,000	+ 4,325,000

ken zu diesem Zwecke. Der Bund stellte damals neue einlässliche Untersuchungen in Aussicht und ernannte eine von Herrn Kreisdirektor Dr. Herold präsidierte Spezialkommission. Der unlösbare Zusammenhang zwischen Bundesbahn- und Privatbahnsanierung bestätigte sich neuerdings. Aus diesen Darlegungen ergibt sich, dass die schon mit Eingabe vom 18. August 1933 geforderte **Entlastung des Staates Bern** auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens durch den Bund, noch nicht praktisch zu werden vermochte. Mit Bezug auf

Finanzsanierungen bernischer Dekretsbahnen ist zu bemerken, dass sowohl die Pruntrut-Bonfol-Bahn als auch die Sensetalbahn vor der Notwendigkeit stunden, Verlängerungen der bestehenden Sanierungsabkommen herbeizuführen. Die Vorkehren der Pruntrut-Bonfol-Bahn konnten dem Grossen Rate zur Genehmigung vorgelegt werden, während dies für die Sensetalbahn nicht der Fall war, weil die Betriebsgarantierung durch die Gemeinden nicht frühzeitig und umfangreich genug beschafft werden konnte.

Im Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** konnte keine durchgreifende Regelung erzielt werden. Die am 5. Mai erfolgte Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes erregte grosses Aufsehen. Wir erblicken den Hauptgrund der Verwerfung darin, dass die Gesetzesvorlage nicht konsequent genug war. Der Zusammenhang zwischen Eisenbahnsanierung und Landeskredit ist nun derart von allen Volksschichten erkannt, dass nur

klare eindeutige Vorlagen vor dem Volke bestehen können. Einer weiteren Ausdehnung des Astodienstes und einer von diesem drohenden Gefahr für den Fahrplan des Personenverkehrs mussten wir mit aller Entschiedenheit entgegentreten.

Die Sesa (Schweizerische Express AG.) vermittelte den Schweizerischen Bahnverwaltungen Frachteinnahmen in der Höhe von rund 12,8 Millionen Franken; ihr Camionnagedienst bewährt sich von neuem als wertvolle Eisenbahnergänzung.

Die Probleme der **Verkehrswerbung und der Fremdenverkehrsförderung** im besonderen wurden in Zusammenarbeit mit den Bahngesellschaften, den Verkehrsvereinen und den grossen Spezialorganisationen (Schweizerische Verkehrszentrale, Schweizerischer Fremdenverkehrsverband) behandelt. Im Sinne des Versuches wurde auf Wunsch der Hotellerie auch die Hotelplan-Aktion im Berner Oberland zugelassen, allerdings nur im Rahmen präziser vertraglicher Abmachungen, die einen zusätzlichen Preisschutz ermöglichten. Im Interesse einer ausgeglicheneren Verteilung der Hotelplan-Gäste wurde das «Garantiehäuser-System» nicht bewilligt. Die kurze Dauer des «Hopla-Versuches» ergab keine irgendwie einschneidenden Wirkungen, weder im günstigen noch im ungünstigen Sinne. Die im Berichtsjahr begonnene und am 21. Dezember 1935 beendigte II. Lotterie der «SEVA-Lotteriegenossenschaft für Seeschutz, Verkehrswerbung und Arbeitsbeschaffung» wird Fr. 400,000 für die Verkehrswerbung zur Verfügung stellen.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden von den Bahnverwaltungen auch im Berichtsjahre durchgeführt. Ein bescheidener Unterstützungsfonds zugunsten von Verbesserungen innerhalb des Dekretsbahnnetzes und der bernischen Schiffahrt konnte am Jahresende aus dem Reingewinn der II. SEVA-Lotterie gebildet werden.

Die **Beseitigung von Niveau-Übergängen** wird nach wie vor angestrebt. Im Anschluss an die Beseitigung der 3 Übergänge in Liesberg und Reconvilier wurde mit Hilfe von Arbeitsbeschaffungskrediten eine grosse Zahl von Beseitigungsprojekten bereinigt und derart bis ins Detail abgeklärt, dass nach Massgabe der Finanzierungsmöglichkeiten sofort mit der Verwirklichung begonnen werden kann.

Die **Bundesbahnelektrifizierung** hat noch ihr letztes, im Programm von 1929 enthaltenes Versprechen einzulösen: den Umbau der Strecke Moutier-Sonceboz. Die Vorarbeiten sind beendigt, doch gelang es nicht, die S. B. B. zu einer Beschleunigung der Schlussarbeit zu bewegen, die den Traktionswechsel per 15. Mai 1936 ermöglicht hätte.

Das Brünigbahn-Problem erfuhr im Berichtsjahr keine endgültige Abklärung. Die oberländische Auffassung ist noch geteilt. Zum Teil wird die Auffassung der S. B. B. unterstützt, die eine Elektrifizierung der bestehenden Schmalspurbahn in den Vordergrund stellt; zum Teil vertritt man die Auffassung, dass die Elektrifizierung nur bei gleichzeitiger Normalisierung auf die Dauer befriedigen und die Lösung aus der technischen Minderwertigkeit herbeiführen könne.

Der **Leichtverkehr** hat im Berichtsjahr eine erste Entwicklungsstufe zu verzeigen.

Die Betriebsgruppe der Lötschbergbahn konnte im Berichtsjahr die ersten fünf Leichttriebwagen mit Anhängevorrichtung in den regulären Dienst stellen. Auch die S. B. B. erzielten wesentliche Fahrplanverbesserungen durch die Indienstnahme von 2 elektrischen und 2 Dieselmotor-Leichttriebwagen. Alle diese Wagen haben sich bis jetzt technisch und wirtschaftlich bewährt. Die Entwicklung geht weiter und führt logischerweise zur leichten Zugskomposition.

Die **S. B. B.-Bahnhofumbauten in Bern** haben im Berichtsjahr lediglich eine administrative Förderung erfahren. Noch haben die Bauarbeiten für die Verlegung der Zufahrtslinie Wyler-Hauptbahnhof nicht begonnen. Da aber die Finanzierungsverhandlungen abgeschlossen sind, kann der Baubeginn in 1936 erfolgen.

In üblicher Weise fügen wir diesen allgemeinen Ausführungen noch einige Bemerkungen über das

Betriebsergebnis der S. B. B. bei.

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
1935	303,0

Der Rückgang der Verkehrseinnahmen erreicht im Berichtsjahr die enorme Summe von 18,3 Millionen Franken. Die Betriebsrechnung verzeigt bei rund 315 Millionen Franken Betriebseinnahmen und 240 Millionen Franken Betriebsausgaben, einen Einnahmenüberschuss von 75 Millionen Franken, d. h. rund 11 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst ab mit einem Passivsaldo von 58,7 Millionen Franken gegen 43 Millionen Franken im Vorjahr.

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 als Subvention für den internationalen Radiallinienverkehr gewährt. Im Gesamtverkehrsausweis verzeichnet die Alpar erstmals einen Rückgang im Passagier-, Post- und Frachtverkehr; auch der Flugverkehr verspürt somit die Wirtschaftskrise.

B. Fahrpläne.

Trotz der eingetretenen Krisenverschärfung wurde am Fahrplanausbau weitergearbeitet. Die Eisenbahnen haben bis jetzt davon Umgang genommen, durch rigorose Fahrplaneinschränkungen die Wirtschaftslage zu verschärfen. Freilich musste den Mehrleistungsbegehren gegenüber eine äusserst vorsichtige Haltung eingenommen werden; nur das Vorliegen berechtigter und wichtiger volkswirtschaftlicher Bedürfnisse gestattete eine Berücksichtigung. Wir vertraten 126 Abänderungs- und Ergänzungsbegehren und erzielten viele von der Öffentlichkeit sehr geschätzte 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. 13). 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 1935 wurden zuhanden der Bundesbehörden folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Keine.

b) Provisorische Konzessionen.

Keine.

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession	Thun-Dürrenast (provisorisch).
»	Beatenberg-Waldegg.
»	Adelboden-Geils.
»	Burgdorf und Umgebung (Krauchtal-Bolligen/Station).
»	Saanenmöser-Hornberg (Winterbetrieb).
»	Thun-Stocken-Gürbetal.
»	Interlaken-Wilderswil.

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession	Steffisburg-Oberdiessbach (Steffisburg/Dorf-Station B. T. B. Steffisburg).
»	Auto-Transports d'Ajoie.
»	Stadtomnibus Bern (Bern-Bremgarten).
»	Adelboden-Geils.
»	Bern-Belpmoos («Alpar», Bern).

e) Fristverlängerungen.

Konzession	Standseilbahn Grindelwald-First.
»	Standseilbahn Gstaad-Hornfluh.

f) Konzessionsablehnungen.

Keine.

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 Rechnungsstand am Jahresende gibt die Tabelle auf Seite 153 Aufschluss. Wir fügen folgende summarische Erläuterungen bei:

Bei der Bielersee-Dampfschiffgesellschaft handelt es sich um die Belastung der Betriebsunterstützung, soweit sie in Darlehensform gewährt wird. Bei sämtlichen Neubelastungen der Bahngesellschaften, ausgenommen die Lötschbergbahn, handelt es sich um Zinsaufrechnungen von teilweise problematischer Natur. Die Neubelastung der Lötschbergbahn im Betrage von Fr. 1,680,000 entspricht dem Zinsvorschuss für das Obligationenanleihen II. Hypothek Frutigen-Brig auf 42 Millionen Franken; der Staat leistet diesen Vorschuss bekanntlich aus der von ihm eingegangenen Zinsgarantiepflicht, und zwar so lange, als die Lötschbergbahn diesen Zins nicht selbst herauszuwirtschaften vermag.

G. Schiffahrt.

1. Bestand der kontrollierten Schiffe.

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	529	527	247	557	1860
Ruderboote mit Aussenbordmotor	238	77	20	61	396
Motorboote	83	53	2	7	145
Schwertkielboote	21	69	4	2	96
Schwertkielboote mit Aussenbordmotor	8	15	—	—	23
Kielyachten	1	16 [1])	—	—	17
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	4 [1])	4 [2])	2	45	55
Fähren	—	—	—	13	13
Faltboote 341					
Faltboote mit Segeleinrichtung 29					
Faltboote mit Aussenbordmotor 12					382
Total 1935	884	761	275	685	2605 382 2987
Total 1934	864	775	266	629	2534
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 20	— 14	+ 9	+ 56	+453

[1]) 2 mit Aussenbordmotor.
[2]) 1 mit Aussenbordmotor.

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

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 90 neue Patente ausgestellt und 13 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1935 auf 301 Patente (gegenüber 224 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:

Gebührenmarken	Fr. 12,601. —	
Stempelmarken	» 327. 15	
Reglemente	» 13. —	
Nummernschilder	» —. —	
		Fr. 12,941. 15
Ausgaben		» 6,964. 15
Überschuss (1934: Fr. 4497.10)		Fr. 5,977. —

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1935.

Budgetrubrik X *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	97,622	94,298.60	—. —	3323.40
		Minderausgaben		3323.40

Bern, den 2. Juli 1936.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:

W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. Juli 1936.

Begl. Der Staatsschreiber: **Schneider.**

Vorschussrechnung.

Spezialrechnung	Stand am 1. Januar 1935		Neue Vorschüsse pro 1935		Amortisationen pro 1935		Stand am 31. Dez. 1935	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1. Eisenbahnprojektstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahnsubventionen.								
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
Solothurn-Münster-Bahn, Elektrifikationsdarlehen	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
3. Vorschüsse an Bahnen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	443,186	65	—	—	—	—	443,186	65
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	14,500	—	2,900	—	—	—	17,400	—
» »	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	36,136	45	1,987	50	—	—	38,123	95
» » » Kupferlieferung	37,851	70	2,271	10	—	—	40,122	80
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	19,230,860	12	1,680,000	—	—	—	20,910,860	12
Total	20,164,318	61	1,687,158	60	—	—	21,851,477	21
4. Hilfeleistung an Bahnen.								
Saignelégier-Glovelier-Bahn	181,157	05	—	—	—	—	181,157	05
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	33,645	95	—	—	—	—	33,645	95
Pruntrut-Bonfol-Bahn	25,350	—	—	—	—	—	25,350	—
Langenthal-Huttwil-Bahn	8,719	05	174	40	293	85	8,599	60
Total	248,872	05	174	40	293	85	248,752	60
5. Subventionen an Bahnbauten	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Oberaargauische Automobilkurse	11,293	—	338	80	—	—	11,631	80
Total	11,293	—	338	80	—	—	11,631	80

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1935.

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

№	Name der Bahn	Datum			Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebseröffnung	Aktien	Anleihen	Schwebende Schulden	Total	Nominell	Buchwert
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr
	I. Normalspurbahnen.									
1	Emmentalbahn	—	—	—						
	a) Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	5,880,500	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	849,500	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	2,109,550	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 Murten-Ins	21. XII. 1888 / 30. V. 1892	29. VIII. 1902	23. VIII. 1898 / 23. VII. 1903	3,175,000	585,846	192,815	3,953,661	64,500	64,500
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