Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Bösiger, W. / Guggisberg, P.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1936)**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-417178

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1936.

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

I. Baudirektion.

A. Allgemeines.

Das Berichtsjahr 1936 stand wiederum im Zeichen der andauernden Wirtschaftskrise. Der Baudirektion kam deshalb die Aufgabe zu, durch Verschaffung von Arbeit die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Ihre Massnahmen im Hoch- und Tiefbau richten sich denn auch stark nach dem Bedürfnis um Arbeitsbeschaffung. Es ist nur zu bedauern, dass infolge der Mittelbeschränkung nicht allen Notwendigkeiten Genüge geleistet werden kann. Durch die verständnisvolle Mitarbeit der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung und durch die neuen Beitragsleistungen des Bundes im Pass- und Alpenstrassenbau konnte immerhin eine grössere Anzahl Bauten in Angriff genommen werden, die namentlich dem schwer betroffenen Baugewerbe und den mit ihm verbundenen andern Gewerbezweigen willkommene Beschäftigungs- und Verdienstgelegenheit gebracht haben.

Die im letzten Jahr ins Leben gerufene *Werkprojektierung* an unter Auftragsmangel leidende Ingenieurbureaux wurde fortgesetzt. Hiefür wurden rund Fr. 95,000 verausgabt, woran der Bund ca. Fr. 45,000 beitrug. Der *technische Arbeitsdienst,* welcher ebenfalls im verflossenen Jahr eröffnet worden ist, kann auf eine erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken. Es wurden durchschnittlich 40 stellenlose Ingenieure, Architekten, Techniker und Zeichner beschäftigt. Die Dauer der Teilnahme des einzelnen ist beschränkt, und es dürfen nur solche beschäftigt werden, die seit längerer Zeit arbeitslos sind. Die Kosten werden von Bund, Kanton und Gemeinden, aus denen Arbeitslose technischer Berufe teilnehmen, sowie aus freiwilligen Beiträgen bestritten. Im Berichtsjahr wurden an Arbeitslöhne Fr. 113,120 ausbezahlt, denen Fr. 89,868 Einnahmen gegenüberstehen. Zu Lasten des Kantons verblieben Fr. 43,250. Dieses Institut hat sich derart bewährt, dass der technische Arbeitsdienst auch im Jahre 1937 fortgeführt wird.

Die Hoch-, Strassen- und Wasserbautätigkeit bewegte sich, von den Unwetterschäden, über welche hiernach berichtet wird, abgesehen, im Rahmen der Budgetkredite.

Die **Wasserversorgung der Freiberge** schritt in ihrer Vorbereitung kräftig vorwärts. Auf Ende des Jahres waren die Projektstudien beendet und das Gemeindesyndikat gegründet. Die endgültige Finanzierung und der Baubeginn fallen voraussichtlich in das Jahr 1937.

Über unsere Tätigkeit um die Förderung des Natur- und Heimatschutzes berichten wir im Abschnitt über das Hochbauwesen.

Das **Gesamtbudget** der Baudirektion pro 1936 betrug ohne Spezialrubriken:

Heil- und Pflegeanstalten, Automobilsteuer, Benzinzollanteil und die I. Juragewässerkorrektion, Schwellenfonds an Reinausgaben:

Budget	Fr.	5,622,920.—
Die Rechnung beträgt	»	6,102,478.50
Mehrleistungen	Fr.	479,558.50

Die Mehrleistungen rühren von Unwetterschäden her.

Die **Spezialrubriken** weisen folgende Rohausgaben auf:

1. Heil- und Pflegeanstalten	Fr.	156,294.20
2. Automobilsteuer	»	5,077,036.41
3. Benzinzollanteil	»	1,671,437.40
4. Spezialkredit für Strassenarbeiten aus dem 24 Millionen-Anleihen 1933 (Fr. 420,000)	»	1,453.10
5. Spezialkredit für Wasserbau aus dem 24 Millionen-Anleihen (Fr. 330,000)	»	79,410.—
6. Juragewässerkorrektion, inklusive Hochwasserdämme Hagneck	»	320,984.85
	Fr.	7,306,615.96
Auf Budgetkrediten und Spezialrubrik wurden von der Baudirektion insgesamt verausgabt	Fr.	13,409,094.46

Wie in andern Jahren beanspruchten neben der Bautätigkeit grossen Zeitaufwand zahlreiche verwaltungsrechtliche Geschäfte im Gebiete der Hoch-, Strassen- und Wasserbaupolizei und des Wasserrechtswesens, sowie die zahlreichen zu begutachtenden, in den Aufgabenkreis der Baudirektion fallenden Reglemente und Alignementspläne. Gross war auch die Zahl der Mitberichte an andere Direktionen, insbesondere aber die technische Prüfung der vom kantonalen Arbeitsamt überwiesenen Subventionsgesuche.

Für die **obligatorische Unfallversicherung** des Verwaltungs- und Angestelltenpersonals fiel eine Gesamtlohnsumme von Fr. 2,991,825.20 in Rechnung, für welche für Betriebsunfälle Fr. 36,306.85 und mit Inbegriff der Zusatzversicherung für das Wegmeisterpersonal der untern Klassen eine Nichtbetriebsprämie von Fr. 21,324.95, zusammen Fr. 57,631.80 an Prämien bezahlt werden mussten. Die Prämienansätze blieben gegenüber dem Vorjahre unverändert.

Die Leistungen der Anstalt betrugen mit Inbegriff der Renten, aber ohne Arzt- und Apothekerkosten, Fr. 42,796.80, wovon rund Fr. 29,300 allein auf Renten entfallen. Da sich unter den Rentenbezügern eine Anzahl Wegmeister oder Witwen von solchen befindet, so wird damit auch die Hilfskasse entlastet.

Der Unfallverhütung wird im Benehmen mit der Anstalt weiterhin alle Aufmerksamkeit geschenkt, um eine Prämienerhöhung nach Möglichkeit zu verhüten.

Beamtenpersonal. Am 7. August 1936 verschied im Alter von 52 Jahren in Burgdorf nach kurzer Krankheit der Oberingenieur des IV. Kreises, Paul Dieter. Der Verstorbene ist seit dem 1. Mai 1920 mit grosser Fachkunde und treuer Pflichterfüllung dem Amte vorgestanden, und es gebührt ihm hiefür auch an dieser Stelle der beste Dank und hohe Anerkennung.

Als Nachfolger wurde am 25. September mit Amtsantritt auf den 15. Oktober vom Regierungsrate gewählt: Ingenieur Werner Zschokke in Interlaken.

B. Gesetzgebung.

Die Arbeiten für die Revision des Wasserbau- und Wasserrechtsgesetzes wurden fortgesetzt. Dasselbe trifft für die Vorarbeiten der Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz sowie zum Grundeigentümerbeitragsdekret zu.

C. Hochbau.

Die sich mehr und mehr verschärfende Beschäftigungslosigkeit im privaten Baugewerbe des Kantons Bern in der zweiten Hälfte des Jahres 1935 drängte zu behördlichen Massnahmen in Form von ausserordentlichen Kreditbereitstellungen für staatliche Bauten. Die Volksabstimmung vom 27. Oktober 1935 stellte auch dem Hochbauwesen des Kantons vermehrte Mittel zur Verfügung, die neben den budgetmässigen Krediten des Hochbauamtes zur Entlastung des Arbeitsmarktes beitrugen.

Das kantonale Hochbauwesen steht deshalb im Berichtsjahr unter dem Bestreben möglichst weitgehender Arbeitsbeschaffung und Arbeitsverteilung, um im Rahmen des Möglichen der Arbeitslosigkeit zu steuern.

So konnten als neue Aufgaben die Bauarbeiten für die Erweiterung des kantonalen Frauenspitals in Bern, für das Amthaus in Schlosswil, für die chirurgische Klinik des Tierspitales in Bern neben den weitgehenden schon früher begonnenen Erneuerungsarbeiten in der Kantons- und Normalschule in Pruntrut in Angriff genommen werden.

Wenn trotz dieser neuen Aufgaben die **totalen Aufwendungen** des Hochbaues nur eine Summe von Fr. 1,288,495.10 aufweisen (gegenüber dem Vorjahr mit Fr. 1,426,670), ist dies zurückzuführen auf die Tatsache, dass das 1926 genehmigte zehnjährige Programm über den Ausbau der Heil- und Pflegeanstalten nun durchgeführt ist. Im November 1936 hat der Grosse Rat jedoch weitere Bauarbeiten für den Ausbau der Waldau im Betrage von rund Fr. 700,000 aus einem Spezialfonds der Anstalt beschlossen, womit verschiedene Arbeiten auszuführen sein werden.

Die **ordentlichen Budgetkredite** des Hochbauwesens für Neubauten und Unterhaltsarbeiten beliefen sich im Budgetjahre auf Fr. 907,400. Hiezu kamen spezielle Bauaufgaben, die aus Spezialrubriken zu amortisieren sind, sowie die Kredite für Heil- und Pflegeanstalten im Betrage von Fr. 381,000. Diese Kredite wurden voll beansprucht.

Die Aufwendungen verteilen sich im einzelnen folgendermassen:

1. Unterhaltsarbeiten an Staatsgebäuden, Rubriken X. a. C. 1—5	Fr.	517,210.45
2. Neubauten, Rubrik X. a. D. 1. .	»	389,901.20
3. Neubauten der Heil- und Pflegeanstalten	»	156,294.20
4. Zusätzliche Neubauarbeiten gemäss speziellen Beschlüssen. . .	»	225,089.25
Total	Fr.	1,288,495.10

1. Über die **Unterhaltsarbeiten** an den Staatsgebäuden, die sich in viele grössere und kleinere Arbeiten zerlegen, seien die nachstehenden grösseren hervorgehoben:

Ökonomie in Bellelay: erste Etappe des Baues einer neuen Wagenremise mit einer Dienstwohnung sowie Erneuerung der Stütz- und Einfriedigungsmauer bei der sogenannten Glashütte.

Schloss Burgdorf: Umbau der ehemaligen Statthalterwohnung zu Bureauzwecken.

Hindelbank: Fassadenrenovationen am Strafanstaltsgebäude.

Renovationen am Schlosse in Nidau und am alten Schloss in Münsingen.

Ebenso am alten Winterschulgebäude der landwirtschaftlichen Schule Rütti.

Herrichtung von Zellen im Gefängnis des Amthauses Saignelégier. Einbau eines Laboratoriums für Studenten der stationären Klinik des Tierspitales in Bern. Erstellen einer Wohnung im Lehrgebäude der landwirtschaftlichen Schule in Langenthal und verschiedene grössere Unterhaltsarbeiten zum Schloss Erlach. Einrichtung einer Kurzwellenstation im Amthaus Bern.

In den Pfarrhäusern Burgdorf, Biglen, Eriswil, Lützelflüh wurden unter Beihilfe der Gemeinden Zentralheizungen mit Holzfeuerung errichtet. Badzimmer erhielten die Pfarrhäuser Gottstatt, Oberbalm, Täuffelen, Thun I und Utzenstorf. In Bremgarten, Meikirch und Steffisburg wurden die Fassaden renoviert.

Neben diesen Arbeiten verteilte sich die im Berichtsjahr für Pfarrgebäude bereitgestellte Summe von Fr. 126,000 auf viele kleinere Unterhaltsarbeiten an den verschiedenen Pfrunden.

Dach- und Brunnenunterhalt erfordern für die ca. 1250 Firsten alljährlich eine Summe von Fr. 90,000 bis Fr. 100,000.

2. Über die verausgabten Fr. 389,901.20 für **Neu- und Umbauten,** Rubrik X. a. D. 1, sei folgendes erwähnt:

In **Pruntrut** erfolgte im Berichtsjahr nach Beendigung des neuen **Flügels der Kantonsschule** die Herstellung des alten Kantonsschulgebäudeteiles. Zugleich wurde in der **Normalschule** eine weitere Etappe der Renovation vorgenommen. Insbesondere wurde das Äussere erneuert und die beiden Schulgebäude als einheitliche Gruppe ausgebildet.

Der Umbau des **Amthauses in Schlosswil** wurde begonnen. Dieses Gebäude, welches seit 1812 die Bezirksbehörde des Amtes Konolfingen beherbergt, genügte den Anforderungen der Verwaltung nicht mehr. Nachdem der Grosse Rat am 12. September 1935 Fr. 250,000 für diesen Zweck bewilligt hatte, sind die Arbeiten, die sich auf ein Jahr verteilen, im Sommer begonnen worden. Erwähnt sei, dass während des Umbaues die Verwaltung im Schlosse verblieb, so dass auch hier in Bauetappen vorgegangen werden musste. Zu Ende des Jahres war der innere Ausbau des westlichen und östlichen Gebäudeflügels nach Erstellung neuer Fassadenteile in Arbeit und eine grosse Zentralheizungsanlage mit Holzfeuerung in Betrieb.

Die neue Heizanlage im **Technikum Burgdorf** (Grossratsbeschluss vom 12. September 1935) wurde im Berichtsjahr noch nicht begonnen, dagegen die Projektbereinigung und die Bereitstellung der Mittel durchgeführt. Aus Arbeitsbeschaffungskrediten sicherte das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit an diese Arbeiten einen Betrag von 12 % der Bausumme, für welche Fr. 120,000 bewilligt sind, zu. Diese Heizung wird auf Wintersemester 1937 in Betrieb sein.

Die Erweiterung des **kantonalen Frauenspitals,** für welche am 12. September 1935 Fr. 713,000 vom Grossen Rat bewilligt wurden, konnte im Berichtsjahr in Angriff genommen werden. In erster Linie wurde die durch die Vergrösserung der Absonderungsabteilung notwendige Verlegung der Garagen und der Tierställe in ein neues selbständiges Gebäude vorgenommen. Zugleich erfolgte der Neubau eines Laboratoriums sowie der Ausbau der Direktorwohnung. Im weitern wurde die Vergrösserung der Wäscherei-Lingerie erstellt, soweit diese Arbeiten vorgenommen werden konnten. Im September konnte endlich mit dem Neubau des **Absonderungsflügels** begonnen werden; bis Ende des Jahres war er im Rohbau erstellt. Für den Platz Bern war diese Bauaufgabe willkommene Arbeitsgelegenheit; sie bietet bis Herbst 1937 Beschäftigungsmöglichkeit. Ein Bundesbeitrag aus Arbeitsbeschaffungskrediten von 15 %, maximal Fr. 93,000, konnte hiezu ausgelöst werden.

Ebenfalls im Herbst 1936 wurde mit dem Ausbau der **chirurgischen Abteilung des Tierspitales** in Bern begonnen (Grossratsbeschluss vom 11. Mai 1936). Dieses Institut, welches in der ersten Hälfte der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts erstellt wurde, war infolge der Zunahme der Studierenden räumlich beengt. Die Einrichtungen für wissenschaftliche Forschungen waren veraltet. Es wurde eine neue Operationsabteilung für Grosstiere in unmittelbarer Nähe der Stallungen erstellt und durch Aufstockung des Mittelteils der Stallgebäude Räume für die Unterbringung der chirurgischen Klinik geschaffen.

Diese Bauten waren bis Ende des Jahres im Rohbau fertig; sie werden bis Sommersemester 1937 zum Bezug bereit sein. Die Baukosten sind veranschlagt mit Fr. 138,300.

Mit der Erstellung dieser Operationsräume steht im Zusammenhang der Bau von **Krankenstallungen für Militärpferde** auf dem Waffenplatz Bern, welche die Eidgenossenschaft im Berichtsjahr mit Kanton und Gemeinde Bern erstellte und an welche ausser einem Betrag von Fr. 20,000 der Militärdirektion aus Hochbaukrediten des Staates Fr. 40,000 bereitgestellt wurden. Dem kantonalen Tierspital ist die Behandlung dieser Pferde übertragen. Die Bauten, bestehend aus 6 Baracken in Holzkonstruktion, bieten Raum für die Unterbringung von 240 Militärpferden.

Im Berichtsjahr sind die Vorarbeiten und Studien für die dringende Erweiterung der **anorganischen Abteilung des chemischen Institutes der Universität Bern,** für Umbauten und Totalerneuerung des **physiologischen**

Institutes sowie für den Bau eines neuen **Staatsarchives in Bern** gefördert worden. Die Vergrösserung der wissenschaftlichen Institute ist für 1937 vorgesehen.

Für die **Kaserne Bern** wurden Pläne und Kostenberechnungen zur Schaffung neuer Mannschaftsessräume erstellt.

Am 12. respektive 14. September 1936 wurden **2 Scheunen** in den **Anstalten St. Johannsen** und **Thorberg** durch Blitzschlag eingeäschert. Für den Wiederaufbau dieser Gebäude sind Planstudien und Berechnungen erfolgt. Ihre Erstellung wird nach Bewilligung durch den Grossen Rat im Frühjahr 1937 vorgenommen.

In Verbindung mit der kantonalen Luftschutzstelle erfolgte eine Überprüfung der staatlichen Gebäude in bezug auf **Einrichtung von luftschutzsicheren Gebäudeteilen.**

3. Zu den Arbeiten **Rubrik X. a. D. 2. Heil- und Pflegeanstalten** ist zu erwähnen, dass in der **Waldau** der Umbau der Pensionärabteilungen I und II fertig erstellt und abgerechnet ist. Für diese beiden Abteilungen wurden Fr. 126,363.60 ausgegeben.

Ebenso sind beendigt, die Arbeiten für die **Erweiterung der Wasserversorgung in der Anstalt Münsingen.** Hiefür sind 1936 = Fr. 51,794.60 aufgewendet worden. Die Abrechnung erfolgt 1937.

Wie schon erwähnt, bewilligte der Grosse Rat am 23. November 1936 neuerdings aus dem sogenannten «Waldaufonds» maximal Fr. 700,000 für weitere Bauarbeiten in der Waldau. Dieser Betrag verteilt sich auf verschiedene Erneuerungsarbeiten, für welche in erster Linie Küche, Versammlungssaal und neue zentrale Telephonanlage in Betracht fallen. Diese Arbeiten sind denn auch so vorbereitet, dass mit Beginn 1937 die Telephonanlage erstellt wird und die Bauarbeiten für die Küche im Laufe 1937 zur Ausführung kommen können.

Für die **Heil- und Pflegeanstalt Bellelay** wird der Bau von Personalwohnungen studiert. Projekte sind hierüber erstellt; die Finanzierung hiezu fällt in das Jahr 1937.

4. In Zusammenarbeit mit den **Uferschutzverbänden des Bielersees wie des Thuner- und Brienzersees** sind Alignementspläne und Baureglemente für die Gemeinden Ligerz und Erlach, für die St. Petersinsel und Bönigen ausgearbeitet und von den Gemeinden genehmigt worden. Weitere Pläne und Baureglemente sind den Gemeinden, die keine solchen besitzen, zur Prüfung zugestellt worden.

5. Infolge der **ausserordentlichen Massnahmen zur Krisenbekämpfung** durch Bereitstellung von kantonalen und eidgenössischen Subventionen sind sehr viele Projekte für Schulhäuser und andere öffentliche Bauvorhaben beim Staate angemeldet worden, die dem Hochbauamt vermehrte Arbeit brachte.

6. **Schul- und Anstaltsgebäude für Gemeinden.** Für die Direktionen des Unterrichts, der Sanität und des Armenwesens hatte die Baudirektion 48 Schulhäuser, 12 Anstalts- und Spitalgebäude und 4 Kirchen (Pläne, Devise und Abrechnungen 7) zu begutachten.

7. **Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.** Eine zeitraubende und umfangreiche Arbeit bildet die Prüfung der Bau-, Elektrizitäts-, Wasserversorgungs- und Kanalisationsreglemente der Gemeinden. So wurden 1936 begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt:

Baureglemente	4
Wasserversorgungsreglemente	12
Elektrizitätsreglemente	4
Kanalisationsreglemente	4
Alignementspläne	18

8. **Hochbaupolizei.** Von 4 Rekursfällen wurden 3 durch Abweisung und einer durch Gutheissung erledigt. Drei Fälle hatte die Baudirektion erstinstanzlich gestützt auf die Landschafts- und Ortschaftsschutzverordnung von 1911 zu entscheiden.

D. Strassenbau.

Im Verwaltungsbericht für das Jahr 1935 konnten wir melden, dass unser Kantonsgebiet von grossen Unwetterkatastrophen verschont geblieben ist. Dies war leider für das Berichtsjahr nicht der Fall. Am 10. Mai entlud sich über das Schwarzwassergebiet ein Hagelwetter mit unerhörter Heftigkeit. Das Schwarzwasser selbst wie auch eine Anzahl Nebenbäche, Heubach, Lindenbachgraben und andere, schwollen zu reissenden und verheerenden Wildwassern an, überschwemmten weiter unten, insbesondere in der Wislisau, den Talboden, verschlammten Matt- und Ackerland, zerstörten Strassen und Wege und rissen eine Anzahl Brücken weg. Insbesondere arg in Mitleidenschaft gezogen wurden die Strassenzüge: Schwarzenburg-Wislisau-Riggisberg, Wislisau-Rüti und Graben-Gammbach. So wurde auch die über das Schwarzwasser führende Holzbrücke in Rütiplötsch weggerissen. Mit Hilfe der Feuerwehren und einer Anzahl Arbeitsloser wurde mit den Räumungsarbeiten unverzüglich begonnen.

Ein weiteres Unwetter entlud sich am 17. Juni über dem Suldtal, welches ein plötzliches starkes Anschwellen der Suld und ihrer Nebenbäche zur Folge hatte. Gewaltige Geschiebemassen mit unzähligen von den Steilhängen losgerissenen Tannen wälzten sich der Kander zu, zerstörten weiter unten die Staatsstrassenbrücke in Mülenen und gefährdeten bachabwärts die Brücken der B. L. S. Ein am 16. August über die gleiche Gegend niedergegangenes Gewitter richtete weiteren Schaden an. Auch das Emmental und der Jura blieben nicht verschont.

Die Unwetterschäden im Kantonsgebiet erforderten erhebliche Mehrleistungen für Instandstellung beschädigter Strassen und Brücken. Nach Kenntnisgabe eines Berichtes vom 17. September bewilligte deshalb der Regierungsrat am 13. Oktober einen Nachkredit auf Rubrik X. a. E. 3 von Fr. 242,210, von dem allein auf die neue Rütiplötschbrücke Fr. 91,000 entfallen.

Der anhaltend nasse Sommer erforderte im übrigen auf den unausgebauten Strassen vermehrten Unterhalt.

Gestützt auf den Bundesbeschluss über den **Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet** vom 4. April 1935 wurde durch Bundesratsbeschluss vom 4. September das am 14. März eingereichte Bauprogramm für den Ausbau der Strassenzüge Vanel-Saanen-Simmental bis Gwatt bzw. Spiez, Meiringen-Brünig und Wilerbrücke-Brünig genehmigt und ein Bundesbeitrag von 60 % zugesichert. Im Berichtsjahre wurden

rund 7 km mit einem Kostenaufwand von Fr. 1,133,565 fertig ausgebaut, an welche der Bund Zahlungen von Fr. 680,100 leistete.

Der unsererseits zur Aufnahme in das Alpenstrassenprogramm vorgeschlagene Col de Pillon musste gemäss Verfügung des Bundes zugunsten der Strasse über den Col des Mosses zurücktreten. Unsere Bemühungen für den Neubau der **Sustenstrasse** wurden im Berichtsjahr kräftig weiterbetrieben.

Wie in den Vorjahren wurde bei der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung wiederum eine Anzahl staatseigene Arbeiten zur Subventionierung aus Arbeitslosenkrediten des Bundes angemeldet. Mit den Eingängen aus früheren Bewilligungen wurde der Ausbau der Lütschinentalstrassen in Angriff genommen.

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

Wegmeisterbesoldungen. Rubrik X. a. E. 1. Budget Fr. 2,006,000. Rechnung Fr. 2,006,000.10.

Diese Rubrik umfasst die Besoldungen der Oberwegmeister und Wegmeister auf Staatsstrassen und auf Gemeindestrassen, auf denen der Staat nach Gesetz den Wegmeisterdienst besorgt. Für letztere werden in neuerer Zeit nach dem Gesetz vom 14. Oktober 1934 an Stelle der direkten Wegmeisterstellung Beiträge zu Lasten der Autosteuer ausgerichtet.

Im Oberwegmeisterpersonal sind im Berichtsjahre keine Veränderungen eingetreten. Von den 21 Funktionären amtieren 12 zugleich als Amtsschwellenmeister.

Die Zahl der Wegmeister beträgt 475 gegenüber 484 im Vorjahre. Dabei sind allerdings einige Stellen zurzeit nicht definitiv besetzt; deren Dienst wird durch Hilfsarbeiter besorgt.

Strassenunterhalt. Rubrik X. a. E. 2. Budget Fr. 850,000. Rechnung Fr. 850,000.22.

Wie in den Vorjahren musste der Ausfall des im Jahre 1933 um Fr. 200,000 gekürzten Kredites aus dem Ertrag der Autosteuer gedeckt werden.

Diese Rubrik umfasst die Ausgaben des gewöhnlichen Unterhaltes der nicht ausgebauten Strassen, wie Beschaffung und Zufuhr von Kies, Unterhalt von Brücken, Durchlässen, Mauern, Schalen und dergleichen, sowie die Strassenreinigung.

Das Strassennetz weist auf Ende 1936 eine Länge auf von $2284{,}_{890}$ km, dasjenige der Gemeindestrassen, für welches der Staat den Wegmeister stellt, oder jährliche Beiträge hiefür ausrichtet, $582{,}_{684}$ km.

Wasserschaden und Schwellenbauten. Rubrik X. a. E. 3. Budget Fr. 350,000. Rechnung Fr. 592,210.95.

Über die Unwetterschäden haben wir bereits eingangs berichtet. Wenn wir seit dem Jahre 1931 ohne Überbeanspruchung des Kredites auskamen, so war dies leider im Berichtsjahre nicht der Fall. Die Instandstellung der Strassen und Brücken erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 242,210, welche mit Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober nachbewilligt wurden.

Die Schneeräumungsarbeiten auf der Grimsel erforderten einen Betrag von Fr. 36,700. Zeitweise waren bis zu 160 Mann beschäftigt. Versuche mit einem Minenwerfer, die gefährlichen Schneebretter oberhalb der Seeuferegg zum Absturz zu bringen, hatten einen negativen Erfolg. Die Öffnung für den durchgehenden Verkehr erfolgte am 24. Juni. Die von den K. W. O. verlangten Galeriebauten an der Seeuferegg lassen in Zukunft ein früheres Öffnen der Strasse erwarten.

Brandversicherung der Brücken. Rubrik X. a. E. 4. Budget Fr. 2300. Rechnung Fr. 2107.68.

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

Automobilbetrieb. Rubrik X. a. E. 5. Budget Fr. 32,000. Rechnung Fr. 31,987.10.

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

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

	Rubriken	Budget	Rechnung
		Fr.	Fr.
1	Wegmeisterbesoldungen . .	2,006,000. —	2,006,000. 10
2	Gewöhnlicher Strassenunterhalt	850,000. —	850,000. 22
3	Wasserschaden und Schwellenbauten	350,000. —	592,210. 95
4	Brandversicherung hölzerner Brücken . . .	2,300. —	2,107. 68
5	Automobilbetrieb	32,000. —	31,987. 20
		3,240,300. —	3,482,306. 15

Nachkredit für die Unwetterschäden gemäss Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober Fr. 242,210.

2. Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer und Benzinzollanteil.

Der Reinertrag der Automobilsteuer, soweit er der Baudirektion zukommt, ist leider im Berichtsjahr um Fr. 156,314.20 unter dem Ertrag des Vorjahres geblieben und betrug	Fr.	3,881,931.65
Einnahmen aus Rückvergütungen, Gemeindebeiträgen, Arbeitslosenkrediten und Saldovortrag vom Vorjahre	»	568,603.18
Benzinzollanteil vom Jahre 1935 auf Grund der Ausgaben 1932—1934	»	1,499,648.—
Einnahmen, Gemeindebeiträge und Saldovortrag vom Jahre 1935 . .	»	377,682.04
Subventionen des Bundes an den Ausbau der Alpenstrassen. . . .	»	680,100.—
Total	Fr.	7,007,964.87
Verwendet wurden	»	6,748,473.81
Es ergeben sich Minderleistungen von	Fr.	259,491.06

Davon kommen jedoch für Arbeiten, die bereits in Angriff genommen waren, deren Abrechnung aber die Rechnung des Jahres 1937 belastet, sowie für die Werk-

projektierung insgesamt ein Betrag von Fr. 103,429 in Abzug. Im weitern muss davon ein Betrag für die Staubbekämpfungskosten der Gemeinden für das Jahr 1937 reserviert werden, die allein im Berichtsjahre rund Fr. 95,300 ausmachten.

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

Wilerbrücke-Brünig: Korrektion und Belag; Wilerbrücke-Brienzwiler und Passhöhe-Kantonsgrenze: Korrektion; Simmentalstrasse: Korrektion und Beläge; Gwattstutz-Glütsch, Zündholzfabrik-Brodhüsi, Friberg-Weissenburg, Boltigen-Reidenbach und Mannried-Zweisimmen, Saanen-Gstaad: Korrektion und Belag; Walzung und Teerung zwischen Herbligen und Oberdiessbach; Belag zwischen Biglen und Metzgerhüsi; Pflästerung Aargauerstalden in Bern, Umbau und Belag zwischen Schwanden und Schüpfen und Dotzigen-Diessbach; Belag zwischen Dürrenroth und Hulligen und Huttwil-Kantonsgrenze; Ausbau einer Strecke Langenthal-Aarwangen in Langenthal; Bern-Luzern in Kröschenbrunnen; Belagsarbeiten Riefershäusern-Niedergoldbach und Riefershäusern-Gomerkinden; Ausbau: zwischen Laufen und Röschenz und Dorf Röschenz; zwischen Les Bois und La Large-Journée; desgleichen zwischen Berlincourt und Undervelier; Courtedoux-Chevenez und Chevenez-Rocourt, Miécourt Dorf und Miécourt-Grenze und Dorf Boécourt.

Auf **Nebenstrassen** wurden in der Hauptsache ausgeführt:

Interlaken-Zweilütschinen: Belag Wilderswil-Sagi; Lenk Dorfstrasse: Korrektion und Belag; Ostermundigen-Vechigen: Belag und Holzpflästerung Stettlen-Sinneringen; Belagsarbeiten zwischen Uettligen-Frieswil, Zollikofen-Oberlindach, Enggistein-Metzgerhüsi und oberer Teil des Tägertschistutzes; Korrektion und Belag auf der Sensetalstrasse; Pflästerung Schwarzenburg-Heitenried; Ausbau in den Dörfern Frieswil, Detligen, Prägelz, Lüscherz und Siselen; Ausbau zwischen Ins-Erlach und Schönbrunnen-Schönbühl; Belagsarbeiten zwischen Schüpbach-Eggiwil, Zollbrück-Lauperswil und Zollbrück-Rüederswil, zwischen Bettenhausen und Thörigen und Anschlussstrecken Dürrenroth; Ausbau der Ortschaften Mervelier, Corban, Courchapoix und zwischen Tramelan-Le Cernil, Courroux-Vicques und La Caquerelle-La Roche.

Neben diesen Hauptarbeiten wurde ferner eine Anzahl 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.

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

1. Beiträge an Gemeinden für Staubbekämpfung	Fr.	95,295.60
2. Beiträge an die Gemeinden nach den Bestimmungen des Strassenbaugesetzes	»	246,075.20
3. Beiträge an Vereinigungen für das Strassenwesen	»	1,983.70
Übertrag	Fr.	343,354.50
4. Werkprojektierung	»	94,778.40
5. Amortisation des Spezialkredites (Anleihe 1931)	»	500,000.—
6. Verzinsung desselben	»	140,009.—
7. Korrektionen, Walzungen, Belagsarbeiten und Unterhalt der ausgebauten Strassen	»	5,670,331.91
Total	Fr.	6,748,473.81

3. Strassen- und Brückenbauten aus dem ordentlichen Budgetkredit X. a. F. Budget Fr. 225,000. Rechnung Fr. 224,999.80.

Aus diesem Kredit wurde in der Hauptsache eine Anzahl Brücken umgebaut und ihre Tragfähigkeit den neuzeitlichen Verkehrsvorschriften angepasst; ferner fallen auf diese Rubrik verschiedene kleinere Korrektionen und der Umbau von Stützmauern.

4. Die Gesamtaufwendungen des Staates für das Strassenwesen pro 1936 haben nach den vorstehenden Rubriken, einschliesslich der Einnahmen betragen:

a) ordentlicher Unterhalt Budgetrubriken X. a. E.	Fr.	3,686,981.75
b) Neubauten und Korrektionen, Rubrik X. a. F.	»	234,999.80
c) Staubbekämpfung und Strassenverbesserungen aus Autosteuer.	»	5,077,036.41
d) Desgleichen aus Benzinzollanteil	»	1,671,437.40
e) Restzahlungen aus Spezialkredit (Anleihen 1933)	»	1,453.10
Total	Fr.	10,671,908.46

Gegenüber Fr. 9,714,110.41 im Vorjahre ergibt sich eine Mehrleistung von Fr. 957,798.05, welche auf die Beitragsleistungen des Bundes an den Alpenstrassenausbau, den Nachkredit an die Unwetterschäden und andere Einnahmen zurückzuführen ist.

Über die Materialverwendungen und die Kosten des Strassenbaues sind Tabellen aufgestellt worden, welche auf dem kantonalen Tiefbauamt zur Einsicht aufliegen.

Von dem rund 700 km betragenden Netz der Hauptdurchgangs- und Hauptverbindungsstrassen sind auf Ende 1936 fertiggestellt insgesamt $596_{,475}$ km.

Ausserdem sind auf Nebenstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten, noch $356_{,698}$ km ausgebaut und mit staubfreiem Belag versehen gewesen.

Das ausgebaute Strassennetz beträgt insgesamt $953_{,2}$ km oder rund $41_{,7}$ % des Gesamtnetzes von 2285 km.

5. Strassenbaupolizei. Gestützt auf Art. 60 des Strassenbaugesetzes erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion 22 Ausnahmebewilligungen für Neu-, Um- oder Anbauten in Strassennähe. Ferner wurden von der Baudirektion Bewilligungen erteilt für 5 Steinbruchanlagen und je 1 Kabel-, Gas- und Wasserleitung. Auch der Kampf gegen die **Strassenreklame** wurde weitergeführt; eine Anzahl Gesuche um Bewilligung von Reklametafeln musste abgewiesen werden.

Die **Strassensignalisation** wurde durch das Strassenverkehrsamt auf Rechnung der Baudirektion ergänzt

und dem Unterhalt alle Aufmerksamkeit geschenkt. Gestützt auf das Bundesgesetz vom 15. März 1932 ist noch die Numerierung der Hauptstrassen durchzuführen.

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

6. Strassen- und Wegreglemente. Im Berichtsjahre wurden 4 Strassen- und Wegreglemente sowie 3 Grundeigentümerbeitragsreglemente begutachtet und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt.

E. Wasserbau.

1. Budgetrubrik X. a. G. 1. Budget Fr. 650,000. Nachkredit Fr. 258,800. Rechnung Fr. 908,809.50. Darin ist inbegriffen ein Betrag von Fr. 240,000 für die Stauwehranlage in Nidau.

Im Abschnitt D, Strassenbau, ist bereits darauf hingewiesen worden, dass das Jahr 1936 eine Reihe von Hochwasserkatastrophen brachte. Gleich wie sie für die Rubrik X. a. E. 3, Wasserschäden und Schwellenbauten, von starkem finanziellem Einfluss waren, ist dies auch für die Rubrik X. G. 1 der Fall. Vor allem waren es das Schwarzwasser auf der Strecke Lindenbach-Rütiplötsch-Tröhli und der Suldbach bei Mülenen, die sehr grosse Aufwendungen erforderten. Diese Gewässer einzig bedingten neue Verbauungsprojekte im Kostenvoranschlage von Fr. 738,000. Es war daher nicht möglich, mit dem vorgesehenen Budgetkredit auszukommen. Dies um so weniger, als einzig beim Schwarzwasser ein Betrag von Fr. 280,000 nur auf staatseigene Arbeiten entfällt. Auf einen Bericht vom 17. September bewilligte dann der Regierungsrat am 13. Oktober einen Nachkredit von Fr. 258,800.

Die Zahl der neu eingereichten Wasserbauprojekte hat im Berichtsjahre trotz der reduzierten Beitragsansätze des Bundes wieder etwas zugenommen. Letzterer bewilligte an 18 Objekte im Kostenvoranschlag von Fr. 1,112,600 Beiträge in Höhe von Fr. 327,880 und der Kanton an 39 Objekte mit einer Kostenvoranschlagssumme von Fr. 768,717 Beiträge in Höhe von Fr. 272,118.

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.

Die fälligen Subventionen konnten im grossen ganzen nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten ausgerichtet werden. Im Einvernehmen mit den Organen des eidgenössischen Oberbauinspektorates wird dem Unterhalt der ausgeführten Verbauungen und Korrektionen alle Aufmerksamkeit geschenkt. Für die Emme wurde, um der fortschreitenden Vertiefung der Flusssohle Einhalt zu gebieten, die schon seit längerer Zeit von den eidgenössischen Behörden verlangte Materialausbeutung stark eingeschränkt.

Auf Ende 1936 betrug die Zahl der in Ausführung begriffenen Wasserbauobjekte 172.

Die Wasserbauten, die in der Hauptsache während der Niederwasserperiode ausgeführt werden, bieten besonders in der verdienstlosen Winterszeit einer grossen Anzahl Arbeitsloser Verdienstgelegenheit.

2. Juragewässerkorrektion. Im Jahre 1936 wurde die Erhöhung am linksseitigen Hochwasserdamm zwischen Walperswilbrücke und Hagneck vollendet. Sie erforderte einen Gesamtaufwand von Fr. 280,536.75. Im Herbst 1936 wurde mit der Erhöhung des rechtseitigen Dammes begonnen, und es wurde diese Arbeit im Winter 1936/37 durchgeführt.

Die übrigen Unterhaltungsarbeiten bewegten sich in normalem Rahmen und erforderten eine Gesamtsumme von Fr. 40,448.10. Der Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion sank infolge der Kosten der Hochwasserdämme Hagneck auf Fr. 767,954.90 gegenüber einem Sollbestand von 1 Million Franken.

Die Bauarbeiten für das Stauwehr Nidau nahmen im Berichtsjahr den normalen Fortgang. Die Ausführung des Wehres erfolgt in offener Baugrube, d. h. es werden die Baustellen durch eingerammte eiserne Spundwände abgeschlossen und trockengelegt. Im Berichtsjahr wurden die Bauten am rechten Ufer, also die Schiffschleuse und eine Wehröffnung mit dem Pfeiler, bis über Wasser geführt, so dass die Baugrube am Ende des Jahres ausser Betrieb gesetzt werden konnte.

Als nächste Etappe wird die linksseitige Ufermauer fundiert mit der ersten Wehröffnung links und in zwei weitern Etappen werden die 3 Mittelöffnungen erstellt.

Im gesamten wurden für die Arbeiten ca. 225,000 Arbeitsstunden aufgewendet. Die bis 1936 aufgewendeten Kosten betragen Fr. 1,336,000 und bleiben innerhalb des Kostenvoranschlages.

3. 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.—	908,809.50
2. Besoldung der Schleusen- und Schwellenmeister	9,000.—	8,990.—
3. Juragewässerkorrektion I, Unterhalt	67,000.—	40,448.10
4. Juragewässerkorrektion II, Äufnung des Schwellenfonds . .	43,850.—	43,850.—
	769,850.—	1,002,097.60

Die Mehrleistungen von Fr. 258,800 für Ziff. 1 wurden durch Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober nachbewilligt.

Aus dem vom Grossen Rat am 19. Mai 1932 bewilligten Spezialkredit von Fr. 135,000 wurden noch Fr. 2921.05 verwendet, womit derselbe erledigt ist. Aus dem in der Volksabstimmung vom 26./27. August 1933 genehmigten Notstandskredit von Fr. 330,000 wurden Fr. 28,000 verausgabt.

4. Schwellenreglement und Kataster. Dem Regierungsrat wurden zur Genehmigung vorgelegt: Diemtigen, Schwellenkataster; Lenk, Innerer Seitenbach, Reglement und Kataster, Horlauibach Frutigen, Kataster; Reglement, Kataster und Perimeterplan für den oberen Gürbeschwellenbezirk (Gürbe im Gebirge); Kohlholz- und Zeissiggraben in den Gemeinden Oberdiessbach, Freimettigen und Häutligen, Kataster.

Gestützt auf § 36 des Wasserbaupolizeigesetzes vom 3. April 1857 wurden unter öffentliche Aufsicht gestellt: Erbserenbach und Zuflüsse des Turbaches in der Gemeinde Saanen, Weissbach und Zuflüsse und Heubach und Murtengraben in der Gemeinde Rüschegg.

5. Wasserbaupolizei. Gestützt auf die §§ 9 und 37 des Wasserbaupolizeigesetzes wurden vom Regierungsrat bewilligt: 5 Überbrückungen, 1 Kanalisationsleitung und 5 Abwasserleitungen.

F. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.

Der Verbrauch an elektrischer Energie hat auch im Jahre 1936 wieder erfreuliche Fortschritte gemacht. Leider haben die Stromeinnahmen sich nicht in gleichem Masse erhöht, weil die verkaufte Energie zu verhältnismässig niederem Tarif abgegeben werden muss. Es wird diesbezüglich auf den Jahresbericht der Bernischen Kraftwerke verwiesen.

Das Kraftwerk Oberhasli lieferte im ganzen 231,914,500 kWh. Diese Energieabgabe ist um ca. 10,6 % grösser als im Vorjahre. Bei 90 %iger Ausnutzung war seinerzeit auf eine Produktion von 200,700,000 kWh gerechnet worden. Das Werk wurde also vollständig ausgenützt. Der Bau der II. Stufe des Kraftwerkes Oberhasli wird durch die Entwicklung des Energiekonsums nähergerückt.

Bei kleineren Werken kamen Neubauten nicht vor, doch werden hie und da solche umgebaut, um eine bessere Ausnützung der Wasserkraft zu erreichen.

Beim rechtseitigen Turbinenhaus des Kraftwerkes Wynau wurden die alten Turbinen durch neue Propeller-Turbinen ersetzt.

G. Vermessungswesen.

1. Allgemeines.

Im Berichtsjahr wurde die Ergänzung und Umarbeitung bestehender Vermessungswerke und deren Anpassung an die neuen Bedürfnisse weitergeführt. Es sind nun 402 Vermessungswerke in Übereinstimmung mit dem Grundbuch und damit der Grundbuchführung dienstbar gemacht. In diesen Gemeinden ist die permanente Nachführung in vollkommener Zusammenarbeit mit dem Grundbuch gewährleistet.

Leider konnten auch in diesem Jahr keine Grundbuchvermessungen oberländischer Gemeinden in Angriff genommen werden.

Die Triangulationsarbeiten und die topographischen Aufnahmen 1 : 10,000 für den Grundbuch-Übersichtsplan wurden in normaler Weise weitergeführt.

2. Neue gesetzliche Erlasse.

Im Berichtsjahr traten keine neuen gesetzlichen Erlasse, das Vermessungswesen betreffend, in Kraft.

3. Grenzbereinigungen.

a) Schweizergrenze Bern-Frankreich. Auf Grund des im Jahre 1935 von den schweizerischen und den französischen Behörden genehmigten Expertenberichts sind die Ergänzungsarbeiten an der Vermarchung weitergeführt worden, und zwar bis in die Süd-Ost-Ecke der Gemeinde Damvant. Die bestehenden Grenzsteine wurden aufgerichtet, die erforderlichen Zwischensteine gesetzt und sämtliche einbetoniert. Die Arbeiten werden im Jahre 1937 weitergeführt.

b) Kantonsgrenze Bern-Solothurn. Es bleibt zu hoffen, dass die Arbeit der Grenzbereinigung im Jahre 1937 zum Abschluss kommt.

c) Kantonsgrenze Bern-Obwalden und Bern-Nidwalden. Die Pläne der anstossenden Gemeinden in Obwalden und Nidwalden wurden fertigerstellt, so dass nun die Grenzpläne angefertigt werden können. Der Verlauf eines Grenzstückes in der Nähe der Sustenpasshöhe bedarf noch der Abklärung.

d) Grenzbereinigungen. Der Regierungsrat hat gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 über die Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen 13 Grenzbereinigungen und Verlegungen genehmigt, nämlich: Lützelflüh-Rüderswil, Orpund-Scheuren, Epsach-Bühl, Eriswil-Wyssachen, Courtételle-Develier, Delémont-Develier, Delémont-Courtételle, Forst-Gurzelen, Bellmund-Sutz-Lattrigen, Niedermuhlern-Zimmerwald, Arni-Oberthal, Gondiswil-Huttwil, Langenthal-Roggwil.

4. Grundbuchvermessung.

a) Triangulation IV. Ordnung. Die Arbeiten in der Triangulationsgruppe Wahlern, Sektion Schwarzenburg, wurden abgeschlossen, von den eidgenössischen Behörden geprüft und genehmigt. In der Gruppe Meiringen konnten die Feldarbeiten zur Hauptsache durchgeführt werden, so dass die Fertigstellung und Genehmigung der Arbeiten im Jahre 1937 zu erwarten ist.

In der Sektion Laupen, Gruppe Scherli, wurden im Herbst die Feldarbeiten ausgeführt. Abschluss und Genehmigung dieser Arbeiten sind ebenfalls im Jahre 1937 sichergestellt.

Die Ergänzungsarbeiten an den Triangulationspunkten in den Gemeinden Guggisberg und Rüschegg wurden, bis auf die neue Höhenrechnung, beendet.

Die periodische Revision der Triangulationssektion Nieder-Simmental fand ihren Abschluss.

Die Punkte der Sektion Aarwangen wurden ebenfalls revidiert und die bezüglichen Nachführungsarbeiten in den Versicherungsprotokollen eingetragen.

An 85 Punkten aus verschiedenen Triangulationen mussten Nachführungsarbeiten vorgenommen werden.

b) Kantonale Nivellemente. Die Nivellementszüge St. Ursanne-Tariche-Soubey, Moutier-Grandval-Seehof-Vermes-Vicques, Laufen-Wahlen-Brislach-Zwingen wurden revidiert, ergänzt und neu nivelliert. In diesen

Sektoren wurden alle trigonometrischen Punkte, die als Grundlage der trigonometrischen Höhenbestimmung dienen, neu einnivelliert.

Für die Höhengrundlage der Triangulationssektion Meiringen wurden die Züge Brünigpass-Hohfluh-Reuti, Willigen - Schwarzwaldalp und Kirchet - Geisshölzli - Schwendi mit Bolzen versichert und nivelliert. Ebenso wurden die Züge Köniz-Schlatt-Englisberg, Niederscherli-Oberscherli-Zimmerwald, Niederscherli-Oberbalm-Scherliau, Thörishaus - Oberried - Mengisdorf - Wangenbrüggli-Herzwil-Moos mit Bolzen versichert und nivelliert, um als Höhengrundlage für die Triangulation IV. Ordnung, Sektion Laupen, Gruppe Scherli, verwendet zu werden.

c) **Parzellarvermessungen.** Vom Regierungsrat genehmigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt wurde die Vermessung von Langenthal Los III.

Taxiert wurde die Neuvermessung des Zusammenlegungsgebietes von Lyss, und es wurde auch der Vermessungsvertrag abgeschlossen.

Es waren in Arbeit: Utzenstorf, Thun Los III, Delsberg Los I, Les Genevez Los I, Unterseen Los I, Bern Los VI, Därstetten Berg- und Talgebiet, Oberwil Berggebiet und Bure Los I.

d) **Übersichtspläne.** Auf Ende 1936 sind genehmigte Übersichtspläne vorhanden:

Im Jura in 122 Gemeinden mit	1190 km²
Im alten Kantonsteil über.	829 km²
Total genehmigt	2019 km²
In Arbeit sind:	
Im Jura 10 Gemeinden	94 km²
Im alten Kantonsteil	404 km²
Total in Arbeit	498 km²

e) **Güterzusammenlegungen.** In Utzenstorf ist der Wegebau abgeschlossen; die Wege sind auch in Lyss und Bargen-Kallnach zur Hauptsache ausgeführt. Weiter sind in Arbeit Grafenried, Jegenstorf, Münchenbuchsee und ein Gebiet von 76 ha in Soyhières.

f) **Nachführungs- und Ergänzungsarbeiten.** Im Berichtsjahr sind von den in Umarbeitung stehenden Vermessungswerken des alten Kantonsteils keine zum Abschluss gekommen, so dass hier die Anzahl der Operate, die mit dem Grundbuch in Übereinstimmung gebracht sind, weiterhin 295 beträgt. Es sind noch 10 Vermessungswerke umzuarbeiten.

Von den im neuen Kantonsteil in Ausführung stehenden Ergänzungen der Vermessungswerke sind weitere Operate fertig bereinigt und von den Bundesbehörden als Grundbuchvermessung anerkannt worden. Von den 148 Vermessungswerken jurassischer Gemeinden sind nunmehr 107 als Grundbuchvermessungen anerkannt, 12 weitere sind vom Regierungsrat genehmigt, 24 andere sind in Ergänzung begriffen, und bei 5 Operaten ist diese noch nicht angeordnet.

Die Durchführung von Vermarchungsrevisionen ist in diesem Jahre nur in einigen wenigen Gemeinden fortgesetzt worden, neue in weiteren Gemeinden wurden keine begonnen.

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

Die ausstehenden Vorschüsse betrugen am 1. Januar 1936.	Fr. 545,298.—
Im Berichtsjahre wurden neue Vorschüsse ausgerichtet im Betrage von	» 392,814.95
Die Rückzahlungen in Form von Bundes- und Staatsbeiträgen sowie durch die Gemeinden erreichten im Jahre 1936 die Summe von. . . .	» 290,388.60
Es bleiben also ausstehende und zu amortisierende Vorschüsse im Betrage von	» 647,724.35

h) **Bundesbeiträge.** Die im Jahre 1936 für Vermessungsarbeiten vom Bunde ausgerichteten Beiträge verteilen sich auf die einzelnen Arbeitsgattungen wie folgt:

Für Triangulation IV. Ordnung . . .	Fr. 9,166.60
» Neuvermessungsarbeiten	» 19,712.40
» topographische Übersichtspläne .	» 61,909.40
» Nachführung bestehender Vermessungswerke	» 42,284.—
Die Summe aller Bundesbeiträge beträgt	Fr. 133,072.40

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1936.

Budgetrubrik X *a*	Budgetkredite		Reinausgaben		Mehrausgaben		Minderausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Zentralverwaltung der Baudirektion	185,485	—	185,652	55	167	55	—	—
B. Kreisverwaltung des Tiefbauamtes.	181,080	—	180,133	05	—	—	946	95
C. Staatsgebäude, Unterhalt	537,500	—	518,892	10	—	—	[1]) 18,607	90
D. Staatsgebäude, Neu- und Umbauten	390,000	—	389,901	20	—	—	98	80
E. Strassenunterhalt	3,240,300	—	3,482,306	15	[2]) 242,006	15	—	—
F. Strassenbauten und Korrektionen .	225,000	—	224,999	80	—	—	—	20
G. Wasserbauten	702,850	—	961,649	50	258,799	50	—	—
H. Wasserrecht und Wasserwirtschaft.	38,840	—	37,361	10	—	—	1,478	90
I. Vermessungswesen	121,865	—	121,583	05	—	—	281	95
Total	5,622,920	—	6,102,478	50	500,973	20	21,414	70
					Mehrausgabe		479,558	50

[1]) Infolge nicht vorgenommener Pfrundloskäufe.

[2]) Bedingt durch Hochwasserschaden. Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober 1936.

Spezialrubriken	Budget		Rohausgaben		Einnahmen		Reinverwendungen des Staates	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Heil- und Pflegeanstalten (Erweiterung der Irrenpflege)	200,000	—	156,294	20	197	40	156,096	80
Automobilsteuer	4,000,000	—	5,077,036	41	1,055,524	65	4,021,511	76
Benzinzollanteil	1,200,000	—	1,671,437	40	304,855	85	1,366,581	55
Ausserordentliche Strassenarbeiten								
a) Spezialkredit Fr. 420,000 (Anleihen 1933)	—	—	1,453	10	21,407	—	—	—
b) Spezialkredit Fr. 330,000 (Anleihen 1933)	—	—	79,410	—	51,410	—	28,000	—
Juragewässerkorrektion inklusive Hochwasserdämme	67,000	—	320,984	85	54,306	75	266,678	10
Hagneck (Grossratsbeschluss vom 9. September 1935 Fr. 238,500).					Total		5,838,868	21

II. Eisenbahndirektion

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

A. Allgemeines.

1. Eisenbahnwesen.

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

In der Verkehrswirtschaft unseres Landes vollzog sich zu Beginn des Berichtsjahres unaufhaltsam jener trostlose Niedergang, der immer deutlicher zum besonderen Merkmal der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung in den sogenannten Goldblockländern geworden war. Die bernischen Dekretsbahnen erfuhren einen geradezu katastrophalen Einnahmenrückgang. Der approximative Überblick über das I. Semester ergab gegenüber dem Vorjahr bereits schon eine Ergebnisverschlechterung im Betrage von rund 1 Million Franken, wobei allerdings mehr als die Hälfte des Ausfalles die Lötschbergbahn betraf. Die Lötschbergroute litt stark unter den, des abessinischen Feldzuges wegen, gegen Italien ergriffenen Sanktionen, die eine namhafte Drosselung des Transitverkehrs zu bewirken vermochten. Mit der Aufhebung dieser Sanktionen und vollends mit der am 26. September vollzogenen Angleichung des Frankenkurses setzte eine fühlbare Besserung ein, die naturgemäss auch am stärksten der Lötschbergbahn zugute kam und ihr allein während des vierten Quartals Mehreinnahmen im Betrage von rund Fr. 400,000 brachte. Die günstige Entwicklung hat seither glücklicherweise ununterbrochen angehalten. Es ist selbstverständlich, dass der während 3 Quartalen anhaltende Verkehrs- und Einnahmenschwund alle Bahnverwaltungen zu äusserster Sparsamkeit zwang.

Die approximativen Betriebseinnahmen der in die Kontrolle einbezogenen bernischen Privatbahnen belaufen sich in 1936 auf rund Fr. 24,798,000 (Fr. 26,107,000), sind folglich im Vergleich zum Vorjahr um Fr. 1,309,000 gesunken. Die approximativen Betriebsausgaben (ohne die zu Lasten der Erneuerungsfonds gehenden Erneuerungskosten) betragen rund Fr. 21,555,000 (Fr. 22,644,000). Dem Einnahmenrückgang von Fr. 1,309,000 steht somit eine Ausgabensenkung von Fr. 1,089,000 kompensierend gegenüber. Mit dieser Feststellung wird belegt, in welch einschneidendem Masse die Spar- und Anpassungsvorkehren betrieben wurden. Für das Berichtsjahr resultiert ein Betriebskoeffizient (Ausgaben in % der Einnahmen) von $86,_9$ ($86,_7$).

Der im Berichtsjahr erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 3,243,000 (Fr. 3,463,000) ist um Fr. 220,000 niedriger als derjenige des Vorjahres. Die im 4. Quartal eingetretene Besserungstendenz reichte folglich nicht aus, um die zuvor erlittene Verschlechterung wettzumachen.

Die nachfolgenden Tabellen orientieren über die Entwicklung seit dem ersten nachkriegszeitlichen Tiefstandjahr 1921; sie zeigen anschaulich, wie sehr die bernischen Dekretsbahnen zufolge der Krise und der Automobilkonkurrenz in ihrer Wirtschaftlichkeit zurückgeworfen worden sind.

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
1936	10,715,000	9,345,000	1,370,000
	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
1935	9,333,000	7,662,000	1,671,000
1936	8,844,000	7,411,000	1,433,000

c) Schmalspurbahnen.

Jahr	Betriebs-einnahmen	Betriebsausgaben Ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung	Betriebs-überschuss
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
1936	5,239,000	4,799,000	440,000

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
1935	26,107,000	22,644,000	3,463,000
1936	24,798,000	21,555,000	3,243,000

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	1936	86,9

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 %
1936	0,72 %

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 %
1935	0,46 %

(Die Berechnungen pro 1936 können noch nicht abgeschlossen werden, da verschiedene Unternehmungen ihre Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen noch nicht erstellt haben.)

Fusionen waren im Berichtsjahr nicht möglich.

Die Verhältnisse der Langenthal-Jura-Bahn und der Langenthal-Melchnau-Bahn haben sich unter dem eingetretenen Einnahmenschwund derart zugespitzt, dass Spezialuntersuchungen angeordnet werden mussten, die grundsätzliche Klarheit über die künftige Existenzberechtigung und Lebensfähigkeit verschaffen sollen. Die betriebliche Verbindung der beiden Unternehmungen ist nach wie vor denkbar eng.

Bei der Betriebsgruppe der Emmentalbahn besteht seit der Elektrifikation eine sozusagen absolute Betriebsgemeinschaft, so dass die finanzielle Zusammenlegung, d. h. die Fusion im rechtlichen Sinne, keine irgendwie ausschlaggebenden Einsparungen mehr zu zeitigen vermöchte. Das Fusionsproblem hat sodann eine Erschwerung erfahren zufolge der Stellungnahme der bernischen Steuerbehörden gegenüber dem konzessionsgemässen Steuerprivilegium der Emmentalbahn. Die Preisgabe der Steuerprivilegien und die dem Bunde im Fusionsfalle zu entrichtende Stempelabgabe würden den Fusionsnutzen naturgemäss recht problematisch gestalten.

Die zufolge der gegebenen technischen Verhältnisse scheinbar so naheliegende Fusion der Spiez-Erlenbach-Bahn und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn wurde einem gründlichen Studium unterzogen. Zufolge der Unterschiede in der Kapitalstruktur stellen sich der Fusion rechtliche Schwierigkeiten in den Weg, deren Überwindung nur auf Grund einer neuen, für längere Zeit andauernden Finanzbelastung des Staates Bern denkbar wäre. Unter diesen Umständen kann an eine Fusion, die ohnehin nur mit geringen zusätzlichen Betriebseinsparungen verbunden wäre, nicht gedacht werden. Die Angelegenheit wird neu zu überprüfen sein, sobald ausgeglichenere Ertragsverhältnisse erreicht sein werden und auch die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn die Fremdkapital-Verzinsung ganz zu bestreiten vermag.

Die Angelegenheit der neutralen schweizerischen **Zentralisierung der Verkehrsabrechnung** sämtlicher am direkten Verkehr beteiligter Transportanstalten ist von uns wiederum aufgegriffen und beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement anhängig gemacht worden. Das Prüfungsergebnis ist noch nicht bekannt.

Die **Betriebsgemeinschaften** bernischer Dekretsbahnen blieben im Berichtsjahr unverändert.

Approximative Betriebsergebnisse bernischer Privatbahnen pro 1936.

Gesellschaft	1936 Einnahmen	1936 Ausgaben (ohne Erneuerungskosten)	1936 Überschuss (ohne Erneuerungskosten)
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Normalspurbahnen.			
Lötschbergbahn (exklusive Schiff)	8,273,000	6,778,000	+ 1,495,000
Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee	571,000	633,000	— 62,000
Spiez-Erlenbach-Bahn	399,000	226,000	+ 173,000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	539,000	400,000	+ 139,000
Bern-Neuenburg-Bahn	1,810,000	1,657,000	+ 153,000
Gürbetalbahn	1,229,000	1,005,000	+ 224,000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	495,000	427,000	+ 68,000
Burgdorf-Thun-Bahn	1,750,000	1,467,000	+ 283,000
Emmentalbahn	1,695,000	1,431,000	+ 264,000
Solothurn-Münster-Bahn	542,000	508,000	+ 34,000
Langenthal-Huttwil-Bahn	631,000	585,000	+ 46,000
Huttwil-Wolhusen-Bahn	492,000	477,000	+ 15,000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn	303,000	304,000	— 1,000
Freiburg-Murten-Ins-Bahn	434,000	441,000	— 7,000
Sensetalbahn	122,000	137,000	— 15,000
Saignelégier-Glovelier-Bahn	153,000	153,000	—
Pruntrut-Bonfol-Bahn	121,000	127,000	— 6,000
II. Schmalspurbahnen.			
Berner Oberland-Bahnen	789,000	665,000	+ 124,000
Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,299,000	1,229,000	+ 70,000
Rechtsufrige Thunerseebahn	346,000	319,000	+ 27,000
Vereinigte Bern-Worb-Bahnen	669,000	544,000	+ 125,000
Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn	1,183,000	999,000	+ 184,000
Solothurn-Niederbipp-Bahn	166,000	192,000	— 26,000
Langenthal-Jura-Bahn	118,000	133,000	— 15,000
Langenthal-Melchnau-Bahn	94,000	105,000	— 11,000
Biel-Meinisberg-Bahn	31,000	45,000	— 14,000
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	207,000	205,000	+ 2,000
Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn	171,000	179,000	— 8,000
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	166,000	184,000	— 18,000
Total	24,798,000	21,555,000	+ 3,243,000
Ergebnis 1935	26,107,000	22,644,000	+ 3,463,000
Ergebnis 1934	27,592,000	23,107,000	+ 4,485,000

Die **Krisenhilfe** gemäss Bundesbeschluss vom 13. April 1933 kam der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn, der Tavannes-Noirmont-Bahn und der Montreux-Berner Oberland-Bahn zugute, wobei die bernischen Staatsanteile — mangels eines ordentlichen Kredites — dem aus SEVA-Erträgnissen geschaffenen bescheidenen Hilfeleistungsfonds entnommen werden mussten.

Die finanzielle **Bundesbahn- und Privatbahnsanierung** trat im Berichtsjahr noch nicht in ein entscheidendes Stadium. Ende März gab die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen einen Vorentwurf zu einem neuen «Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen» bekannt. Am 24. November erschien die bundesrätliche Botschaft nebst Entwurf zu einem «Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen». Das Problem der Privatbahnsanierung wurde das ganze Jahr hindurch von der unter Herrn a. Kreisdirektor Dr. Herold arbeitenden Spezialkommission, der u. a. Herr Prof. Dr. Volmar, Direktor B. L. S./B. N., angehört, einem einlässlichen Studium unterzogen. Der von dieser Kommission vorzubereitende Entwurf zu einem Bundesgesetz wurde im Berichtsjahr aber noch nicht bekannt. Alle Anzeichen sprechen für eine verständnisvolle Behandlung insbesondere auch des mit der Privatbahnsanierung verknüpften finanziellen Entlastungsbedürfnisses des Staates Bern.

Finanzsanierungen bernischer Dekretsbahnen kamen im Berichtsjahr nicht zum Abschluss, doch bestehen einige pendente Fälle.

Im Verhältnis zwischen **Eisenbahn und Automobil** konnten die Bundesbehörden die volkswirtschaftlich so notwendige Regelung, d. h. eine in erster Linie den öffentlichen Interessen dienende Verkehrsteilung, noch nicht verwirklichen. Die speziell im Güterverkehr immer mehr überhandnehmende Lastwagenkonkurrenz zu Schleuderpreisen und die sonstigen Kriseneinflüsse erschwerten es den Eisenbahnen immer mehr, die vielen Pflichten gemeinwirtschaftlicher Art zu erfüllen. Den Eisenbahnen entgingen für mindestens 35 Millionen Franken Gütertransporteinnahmen zufolge der Lastwagenkonkurrenz.

Die Sesa (Schweizerische Express AG.) vermittelte den schweizerischen Bahnverwaltungen Frachteinnahmen in der Höhe von $11,_8$ Millionen Franken. Die unter dem Namen Asto (Automobil-Stückgut-Transport-Organisation) bekannten Automobil-Güterdienste parallel der Bahn erwiesen sich in der von uns vorausgesagten Weise als ein wirtschaftlicher Fehlschlag und mussten liquidiert werden. Dagegen war es der Sesa möglich, ihre Camionnagedienstorganisation im Sinne der Eisenbahnergänzung nützlich weiter auszubauen.

Der **Verkehrswerbung und der Fremdenverkehrsförderung** wurde auch im Berichtsjahr alle Aufmerksamkeit geschenkt. Die Reingewinne der SEVA-Lotteriegenossenschaft erlaubten eine tatkräftige Erfüllung der Aufgaben. Die Angleichung des Frankenkurses verhalf insbesondere der Propaganda für die Wintersaison des Berner Oberlandes zu einem durchschlagenden Erfolge. Diese Wandlung bewirkte eine fühlbare Entspannung und nährte das Vertrauen auch in eine gute kommende Sommersaison. Im Sinne der Einmaligkeit und im Bestreben, den enormen Einnahmenausfall insbesondere der Talbahnen womöglich etwas zu verlangsamen, wurde die Aktion «Bernischer Eisenbahn-Bonus 1936» auf Wettbewerbsgrundlage durchgeführt. Eine günstige Wirkung konnte besonders im Schul- und Gesellschaftsverkehr beobachtet werden. Im Wettbewerb wurden rund 100,000 Teilnehmerkarten eingesandt.

Technische Verbesserungen verschiedener Art wurden sowohl von den Bundesbahnen als auch von den Dekretsbahnen auch im Berichtsjahr durchgeführt. Der aus SEVA-Reinerträgnissen gebildete sogenannte technische Fonds wurde erstmals in Anspruch genommen um einzelne Dekretsbahnen bei der Anschaffung von Leichttriebwagen zu unterstützen. Die Projektstudien für die Elektrifizierung der Sensetalbahn wurden unter lebhafter Anteilnahme der Gemeinden und Industriellen der Talschaft gefördert, doch wurde die Angelegenheit bis zum Jahresende nicht spruchreif. In diesem Zusammenhange möge noch bemerkt sein, dass die Eidgenossenschaft erstmals für das Jahr 1936 konsequent auf die Vorrangstellung verzichtete, die den von ihr nach Massgabe des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 beigesteuerten Anteilen an Elektrifikationsdarlehen bisher zukam; die Beteiligungen des Staates Bern gelangen dadurch bei einer ganzen Reihe bernischer Dekretsbahnen rascher in den Zinsgenuss.

Die **Beseitigung von Niveauübergängen** wird im Rahmen des bevorstehenden grossen Arbeitsbeschaffungsprogrammes starke Berücksichtigung finden. Das Jahr 1936 diente einer umfangreichen Projektbereinigung sowie der Inangriffnahme der Strassenüberführung beim berüchtigten Niveauübergang in Rondchâtel (Biel-Sonceboz). Der Ausbau der Signalisierung erfuhr weitere Fortschritte.

Die Bundesbahnelektrifizierung erstreckte sich auf den Umbau der im Programm von 1929 enthaltenen letzten bernischen Strecke: Moutier-Sonceboz. Leider war der Traktionswechsel nicht schon auf den Herbst hin zu erlangen.

Dem **Leichtverkehr** — setze er sich nur die Reduktion des toten Gewichtes zum Ziel oder diene er gleichzeitig auch noch einer forschen Geschwindigkeitserhöhung — steht eine grosse Zukunft bevor. Sowohl bei den Bundesbahnen als auch bei der Betriebsgruppe der Lötschbergbahn wurde im Berichtsjahr der Übergang zum mehrteiligen Leichtzug vorbereitet. Die aus der Reduktion des toten Gewichtes resultierenden Betriebskostensenkungen sind sehr beachtenswert. Das komfortable neue Rollmaterial wirkt — wie die Frequenznachweise belegen — sehr werbend.

Die **S. B. B.-Bahnhofumbauten in Bern** sind nun in das zweite grosse Ausführungsstadium getreten: der Beginn der Arbeiten für die Verlegung der Bahnlinie mit gleichzeitigem Ausbau auf Doppelspuren zwischen Wilerfeld und Bern ist Tatsache geworden. Im Personenbahnhof wurde ausserdem die Anpassung der Geleiseanlagen an die durch die Verlegung des Stückgüterbahnhofes nach Weiermannshaus entstandenen Verhältnisse vollzogen.

Wie wir früher schon bemerkten, besteht allseitige Klarheit darüber, dass der Ausbau des S. B. B.-Bahnhofes Burgdorf nur etappenweise vor sich gehen kann und die Beseitigung des Niveauüberganges der Kirchbergstrasse die dringlichste und zugleich grundlegende Phase darstellt. Bezüglich der Beseitigung dieses Überganges sind im Verlaufe des Berichtsjahres Vereinbarungen zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der Einwohnergemeinde Burgdorf einerseits, dem Staate Bern und der Einwohnergemeinde Burgdorf anderseits, zustande gekommen. Im Herbst des Berichtsjahres wurden die Arbeiten in Angriff genommen. Die Bauausführung soll sich auf 4 Winter-Bauetappen erstrecken bzw. verteilen.

Die **Kreiseisenbahnräte der S. B. B.** sind mit Rücksicht auf Art. 1 des dringlichen Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934 über vorübergehende Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der S. B. B., vorläufig bis Ende 1937 aufgehoben worden. Der Regierungsrat verdankte im Januar des Berichtsjahres den bisherigen Staatsvertretern in den Kreiseisenbahnräten I und II ihre bisherige Tätigkeit.

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
1936	279,3

Die Verkehrseinnahmen sind folglich im Vergleich zum Vorjahr um 23,7 Millionen Franken gesunken. Die Betriebsrechnung verzeigt bei rund 312 Millionen Franken Einnahmen und rund 241 Millionen Franken Ausgaben, einen Einnahmenüberschuss von rund 71 Millionen Franken, d. h. 4 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst ab mit einem Passivsaldo von 67,6 Millionen Franken gegen 58,7 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 Schiffahrts-Polizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und auf den Kanälen der Zihl und der Broye, vom 6. Dezember 1918, von den kantonalen Schiffahrtsaufsehern durchgeführt. Am 18. März 1936 ist das revidierte interkantonale Schiffahrtspolizeireglement in Kraft getreten.

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 angeführte Zusammenstellung.

4. Konzessionierter Flugverkehr.

Im Berichtsjahr vollzog sich unter dem Drucke der Forderungen des eidgenössischen Luftamtes eine Reorganisation des bernischen Flugwesens. Die Flugplatzgenossenschaft «Alpar» als einzige bisherige Organisation wurde unter Vermögensauseinandersetzung aufgeteilt in eine Flugplatzgenossenschaft Bern und eine «Alpar» Schweizerische Luftverkehrs AG. Die Zuwendung des Staates Bern beschränkte sich auf den regulären Betriebsbeitrag von Fr. 30,000. Das Flugwesen ist nach wie vor weit entfernt von einer wirtschaftlichen Selbsterhaltung.

B. Fahrpläne.

Obgleich die allgemeine Wirtschaftskrise schon zu Jahresbeginn eine weitere, nicht absehbare Verschärfung erfuhr, setzten die Eisenbahnen den Ausbau des Fahrplanes fort. Die Indienststellung weiterer Leichttriebwagen und neuer Leichtschnellzüge erhöhten die Fahrplandichtigkeit ganz besonders. Allen Mehrleistungsbegehren musste aus Rücksichtnahme auf die Finanzen der Eisenbahnen mit Vorsicht begegnet werden. Demgemäss beschränkten wir uns auf die Geltendmachung der allerwichtigsten Begehren und hatten dabei die Genugtuung, verschiedene sehr nützliche Verbesserungen zu erzielen.

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 (Seite 153). 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-, Automobil- und Aufzugskonzessionen.

Im Jahre 1936 wurden zuhanden der Bundesbehörden bzw. des Regierungsrates folgende Konzessionsgesuche behandelt:

a) Definitive Konzessionserteilungen.

Luftseilbahn Adelboden-Engstligenalp, für land- und forstwirtschaftliche Zwecke und Personenbeförderung ohne Bundeskonzession. Kantonale Konzession vom 17. Juli 1936.

Schlittenaufzug auf den Hornberg.
» Geilsmäder-Hahnenmoos.
» Gstaad-Rüti — Bodmen-Windspillen.
» Lenk-Balmen.
» Oeschseite-Rinderberg.

b) Provisorische Konzessionen.

Kraftwagenkonzession Autobusbetrieb Kandersteg.
» Thun-Strandbad-Dürrenast (Gemeinderat von Thun).

c) Konzessionserneuerungen.

Kraftwagenkonzession Adelboden-Geils.
» Städtische Transportanstalten Biel (Gesamterneuerung).

d) Konzessionsausdehnungen.

Kraftwagenkonzession Aarberg und Umgebung (Biel/Bahnhof-Zentralplatz-Mühlebrücke).
» Städtische Transportanstalten Biel (Biel/Bahnhof-Wildermethspital; provisorisch).

e) Fristverlängerungen.

Konzession Standseilbahn Adelboden-Schwandfehlspitze oder Tschentenegg.

f) Konzessionsablehnungen.

Keine.

g) Erloschene Konzessionen.

Kraftwagenkonzession Thun-Stocken-Gürbetal (Thun-Strandbad-Dürrenast).
» Städtische Transportanstalten Biel (Teilstrecke Worben-Lyss.

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 157 Aufschluss. Bezüglich der eingetretenen Veränderungen fügen wir 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.

(Siehe nebenstehende Tabelle, oben.)

Art	Bielersee	Thunersee	Brienzersee	Flüsse u. kleine Gewässer	Total
Ruderboote mit einer Tragfähigkeit bis 10 Personen	514	528	246	595	1883
Ruderboote mit Aussenbordmotor	252	93	22	69	436
Motorboote	84	54	5	12	155
Schwertkielboote	29	72	5	2	108
Schwertkielboote mit Aussenbordmotor	11	13	—	—	24
Kielyachten	2	20[1]	—	—	22
Lastschiffe und Ruderboote mit einer Tragfähigkeit von über 10 Personen	4[1]	5[2]	1	46	56
Fähren	—	—	—	12	12
Faltboote 295					
Faltboote mit Segeleinrichtung 33					
Faltboote mit Aussenbordmotor 15					343
Total 1936	896	785	279	736	2696
					343
					3039
					2605
					382
Total 1935	884	761	275	685	2987
Veränderungen im Berichtsjahr	+ 12	+ 24	+ 4	+ 51	+ 91 bzw. + 52

[1]) 3 mit Aussenbordmotor.
[2]) 2 mit Aussenbordmotor.

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

2. Schifferpatente.

Im Berichtsjahr wurden 68 neue Patente ausgestellt und 23 Stück annulliert, so dass sich der Bestand pro 31. Dezember 1936 auf 346 Patente (gegenüber 301 im Vorjahr) beläuft.

3. Rechnung.

Einnahmen:		
Gebührenmarken	Fr. 12,993. —	
Stempelmarken	» 432. 60	
Reglemente	» 6. 50	
Verschiedenes	» —. 55	
		Fr. 13,432. 65
Ausgaben		» 7,047. 35
Überschuss (1935: Fr. 5977.—)		Fr. 6,385. 30

Generalübersicht der Budgetverwendungen pro 1936.

Budgetrubrik X *b*	Budgetkredit	Reinausgaben	Mehrausgaben	Minderausgaben
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahn- und Schifffahrtswesen	88,772	83,104.35	—.—	5667.65
			Minderausgaben	5667.65

Bern, den 24. Juni 1937.

Der Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern:
W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt am 13. Juli 1937.

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

Vorschussrechnung.

Spezialrechnung	Stand am 1. Januar 1936		Neue Vorschüsse pro 1936		Amortisationen pro 1936		Stand am 31. Dez. 1936	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Eisenbahnprojektstudien	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Eisenbahn- und Schiffahrtssubventionen.								
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
3. Vorschüsse an Bahnen und Schiffsunternehmen.								
Pruntrut-Bonfol-Bahn	166,000	—	—	—	—	—	166,000	—
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn	443,186	65	45,426	65	—	—	488,613	30
Sensetal-Bahn	125,456	44	—	—	—	—	125,456	44
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft	17,400	—	2,900	—	—	—	20,300	—
» »	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	38,123	95	2,096	20	—	—	40,220	15
Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon	20,910,860	12	1,680,000	—	—	—	22,590,860	12
Total	21,811,354	41	1,730,422	85	—	—	23,541,777	26
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	8,599	60	172	—	293	85	8,477	75
Total	248,752	60	172	—	293	85	248,630	75
5. Subventionen an Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Automobilkurse.								
a) Subventionierung	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Vorschüsse:								
Oberaargauische Automobilkurse	11,631	80	348	95	—	—	11,980	75
Total	11,631	80	348	95	—	—	11,980	75

Stand des Eigen- und Fremdkapitals sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1936.

(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	2,184,000	2,184,000
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	474,000	474,000
15	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	23. XI. 1905 28. II. 1907	1. VI. 1908	1,301.850	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	38,560,995	28,654,027
	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	161,500	161,500
				Total	25,658,500	20,674,100	2,934,573	49,297,173	9,228,440	9,126,640
				Gesamttotal	120,670,280	189,973,064	16,426,431	327,069,775	47,789,435	37,780,667